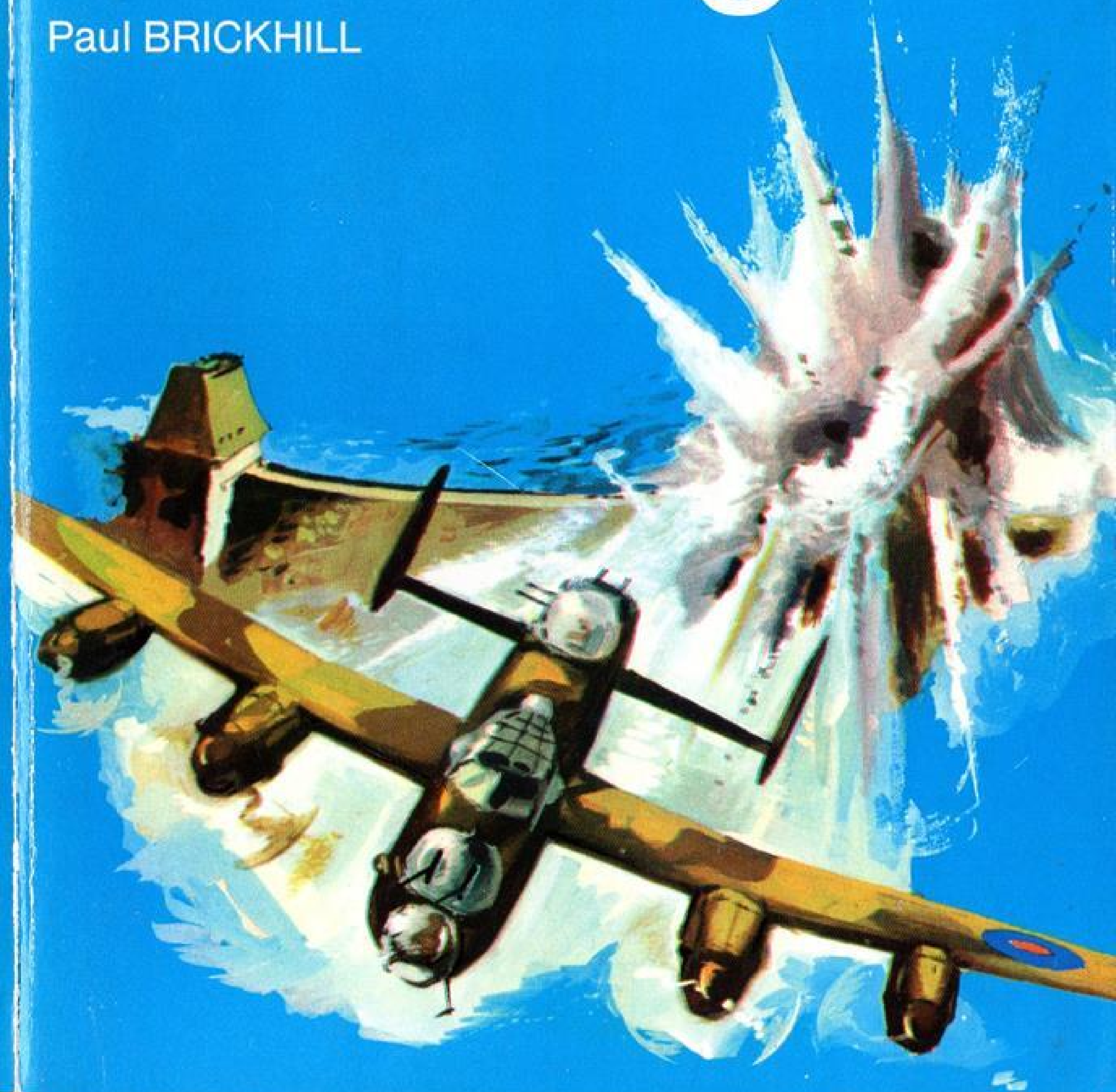
J'AI LU LEUR AVENTURE

les briseurs de barrages

Paul BRICKHILL





Ce livre décrit une des expériences de guerre les plus passionnantes : une de celles où l'intelligence et l'obstination d'un inventeur rejoignent l'héroïsme et l'ingéniosité d'une équipe combattante.
Barnes Wallis, dessinateur de prototypes d'avions, avait une idée bien à lui pour hâter la victoire de l'Angleterre : il lui fallait inventer un moyen infaillible de bombarder et de détruire les grands barrages allemands. L'auteur de ce livre nous raconte par quels efforts l'ingénieur réussit à convaincre les états-majors où on le prenait pour un fou, à obtenir que l'on fabrique le **Lancaster,** porteur de bombes de dix tonnes. Il nous raconte aussi comment vécut et combattit le groupe de pilotes extraordinaires qui utilisèrent ce bombardier et qui, grâce à lui, firent sauter le barrage de la Moehne, dévastèrent la Ruhr et détruisirent la base de Peenemunde.

IMP. DÉCHAUX - PARIS

Illustration d'Antonio PARRAS

J'AI LU

Paul Brickhill - les briseurs de barrages

A 16

Les briseurs de barrages

Editions J'ai Lu



PAUL BRICKHILL

Les briseurs de barrages

Traduit de l'anglais
par MAX ROTH

PRÉFACE

Le livre le plus facile à présenter est celui que l'on aurait voulu écrire et qu'un autre a mieux su créer.

Mais que dire du livre de Brickhill, de ses héros qui sont les frères de ceux que j'ai connus et aimés ? Quel manteau faut-il arracher pour montrer la blessure qui s'est rouverte en moi à la lecture de ces pages si désespérément britanniques ?

Bernanos écrivait que l'héroïsme serait trop simple à définir s'il existait de par le monde des héros patentés capables de donner aux curieux des consultations sur la matière. Mais heureusement les héros ne se présentent pas à l'examen pour recevoir des diplômes de courage, parce que jamais ils ne se croient des héros — surtout les héros anglais...

C'est par ces quelques lignes glaciales que le maréchal de l'air Tedder a préfacé l'édition originale des *Dam Busters,* préface qui définit et l'histoire et l'attitude des Anglais envers l'héroïsme :

« This story shows efficiency interpreted in the

short term as accuracy and in the long term as maximum effect with minimum effort. »

Impossible de trouver dans le vocabulaire des mots plus vides de passion, plus dépouillés de chair, plus dénués de pulsations du cœur !

Il nous dit que : « Cette histoire montre que la précision est l'efficacité à court terme, et, à long terme, l'effet maximum avec le minimum d'effort... »

Voilà tout ce que la plume de Tedder évoque de cette bouillie d'avions, de corps jeunes, d'espoirs brisés et de fleurs saccagées... Tedder qui pourtant pleurait — oh ! bien caché dans son bureau d'état-major entre ses cartes vernies, mais sans pouvoir effacer de ses yeux la brûlure des larmes — quand, une nuit, quatre-vingt-dix-sept de ses équipages ne revinrent pas.

C'est le langage d'un banquier, heureusement avare du sang remis en dépôt par les mères d'Angleterre, et le livre de Brickhill n'est que le reflet de cette froide économie dans l'art de la guerre.

Nous, Français, incurables sentimentaux, qui crions que l'honneur d'un peuple appartient aux morts et que les vivants n'en ont que l'usufruit — usufruit, soit dit en passant, que nous négocions à voix basse, soulagés par l'oubli — nous saurons quand même, je l'espère, lire entre les lignes !

En lisant ce livre, nous comprendrons que malgré toute sa volonté d'éteindre toute sentimentalité, Brichkill a su écrire des pages où l'émotion contenue par l'écorce britannique jaillit de toutes les phrases. Ainsi, l'histoire du retour des barrages, où les rares survivants du raid entourent Wallis pour lui cacher l'étendue des pertes subies par les équipages. Puis l'heure passe et,

ayant finalement compris, le grand savant qui a créé la mine dont la conception a été à la base de cette mission, en larmes, murmure dans un coin du mess :

— Si j'avais su, je n'aurais pas inventé ça...

C'est Micky Martin qui retourne treize fois de suite sur l'objectif, au travers de la D.C.A. qui vient d'abattre cinq des huit avions rescapés de son escadrille, et qui, en descendant de son avion, le cœur vidé et les nerfs tordus, dit à son chef :

— En deux raids, nous avons perdu vingt et un avions sur vingt-sept : autant donc en refaire un troisième tout de suite et, comme ça, il ne restera personne pour y penser...

Et pourtant j'entends déjà dire, aux étalages des librairies :

— Encore un livre de guerre !

Evidemment, ce n'est que l'histoire des pilotes de bombardement, condamnés par les moralistes qui ont oublié Buchenwald pour ne voir, au fur et à mesure que le souvenir de la guerre s'estompe, que les ruines de Hambourg. Beaux parleurs et philosophes que la muraille des principes et le parapluie de l'éloquence ne protégeront pas contre les chars des uns et les bombes atomiques des autres...

Et ces bavardages ne doivent pas faire oublier que, justement, l'histoire de la 617e escadrille de la R.A.F. est cruelle parce que cette formation a été constituée et sacrifiée pour trouver les moyens de rendre la guerre moins tragique pour les innocents. Ses pilotes se sont fait tuer pour apprendre aux autres à dénicher l'usine essentielle de munitions dans une ville, et la détruire sans raser la moitié de la ville elle-même.

Nous comprendrons que ces hommes-enfants

— si jeunes — ont été délibérément, froidement, scientifiquement envoyés à la mort.

Ils étaient d'ailleurs sacrifiés déjà parce que le métier de pilote de bombardement est le plus angoissant, le plus désespérant des combats contre d'implacables formules de probabilités mathémathiques.

Ils étaient voués à mourir non seulement pour leur patrie, mais aussi — et ils le savaient bien — pour payer la rançon des rêves, des culbutes et des grimaces qui avaient mené de Locarno à Munich.

Ils étaient sacrifiés pour faire sauter les barrages construits non seulement par les nazis, mais par les mains lasses de leurs pères et de leurs prédécesseurs.

Et finalement — *magnifiquement*, diraient enfin les moralistes — ils étaient sacrifiés pour éviter à l'adversaire de verser des larmes de sang, pour sauver les vies, les foyers et les enfants de cet adversaire qui, lui, pourtant, fauchait les innocents de l'aile de ses Dorniers...

En somme, c'est vraiment beaucoup que l'on a demandé à ces garçons ! Et, dans le fond, peut-être vaut-il mieux que leur histoire ait été écrite par un historien objectif, que par un polémiste ou un apologiste dont la passion eût terni la couleur et estropié la leçon.

Pierre CLOSTERMANN.

NAISSANCE D'UNE ARME NOUVELLE

La veille de la déclaration de guerre, Barnes Wallis roula pendant cinq heures, l'accélérateur poussé à fond, pour regagner ce qu'il considérait comme son poste de combat : les usines Vickers, à Weybridge. Il avait à peine pris le temps d'embrasser sa femme et ses enfants. Le matin, il s'était brusquement rendu compte que la guerre était non seulement inévitable, mais imminente, et qu'on allait avoir besoin de lui au bureau d'études. Quant à sa famille, elle pouvait continuer à se rôtir au soleil de la petite plage du comté de Dorset où les Wallis passaient, cette année-là, leurs vacances. Inutile de la ramener dans le pavillon tout proche d'une usine d'aviation avant de savoir dans quelle mesure la Luftwaffe abrégerait la durée de vie moyenne des civils.

A première vue, Wallis n'avait guère l'air d'un homme appelé à influencer en quoi que ce fût le déroulement des hostilités. Il ressemblait plutôt à un employé de bureau effacé, doux et quelque peu timide. A cinquante-trois ans, il avait un visage lisse et calme, les joues roses, les yeux rê-

veurs derrière les lunettes à monture d'écaille ; une épaisse crinière de boucles blanches accentuait encore son aspect bienveillant. Aspect qui, au cours des trois années suivantes, devant tromper la majeure partie des hommes opposés à ses vues. Un observateur plus perspicace aurait pourtant remarqué la longueur de la lèvre supérieure qui donnait à la bouche une singulière expression d'entêtement. Mais, à part ce détail, rien dans sa physionomie souriante ne révélait son refus persistant de se laisser distraire de son but. Si bien que Wallis déconcertait parfois même ses vieux amis. On savait, certes, qu'il vivait essentiellement dans un monde irréel, domaine des chiffres et des théories, on le connaissait comme un excellent spécialiste de la construction aéronautique, mais on était loin de penser qu'il pût un jour mériter l'épithète de « génial ».

Wallis passa la dernière nuit de la paix dans son pavillon d'Effingham. Le lendemain matin, il écouta, comme pratiquement tous les Anglais, le discours à la fois pessimiste et déterminé de Chamberlain. Puis, silencieux et abattu, il resta dans son fauteuil. Il ne songea même pas à jurer ; les mots les plus vigoureux de son vocabulaire auraient été impuissants à traduire ce qu'il ressentait.

Depuis vingt-quatre heures, une question l'obsédait : de quelle façon lui, dessinateur de prototype d'avions, pouvait-il hâter la victoire de son pays ? Le problème devait le hanter pendant des mois et des mois. Toutes sortes d'événements allaient se produire avant qu'il lui eût donné une solution satisfaisante. Aucune des idées parfois étranges qui résultaient de cette préoccupation ne lui venait comme une inspiration soudaine. Pas une seule fois, Wallis ne s'exclamait : *Eurêka !*

« J'ai trouvé ! » Les esprits scientifiques fonctionnent rarement de manière aussi spectaculaire. Chez Wallis, les idées germaient lentement dans le terrain fertile de son cerveau, se nourrissant d'études abstraites et de pensées patiemment approfondies, jusqu'au moment où l'embryon amorphe prenait une forme précise et reconnaissable.

Wallis avait débuté chez Vickers avant la première guerre mondiale. En 1914, il travaillait au projet d'un premier dirigeable britannique. A ce moment-là, quelque grosse légume appartenant aux sphères supérieures du gouvernement décréta qu'il était inutile de poursuivre cette étude, puisque la guerre allait être terminée au bout de trois ou quatre mois. Wallis, en bon citoyen, s'engagea donc dans un régiment de chasseurs à pied qui voulut bien l'accepter comme simple soldat. Comme, quatre mois plus tard, la guerre paraissait encore terriblement loin de sa conclusion, la même grosse légume ordonna la reprise du projet, et Wallis dut retourner à sa planche à dessin.

En 1920, il construisit le R 100, le meilleur des dirigeables britanniques. Quelque dix ans plus tard, ayant mis au point un nouveau principe de la construction aéronautique, il conçut sur cette base le Wellesley, avion extraordinaire pour l'époque et qui s'adjugea aussitôt le record mondial du vol en ligne droite sans escale. Un peu plus tard, il créa le Wellington qui allait former, pendant les trois premières années de la guerre, l'épine dorsale des escadres de bombardement de la R.A.F., et que l'on utilisait encore en 1951 pour l'entraînement des élèves avancés.

En 1939, les usines Vickers, établies dans le creux occupé autrefois par la piste des courses d'automobiles de Brookland, fabriquaient des Wellington à un rythme accéléré, pendant que

Wallis se penchait déjà sur le prototype suivant, le Warwick. En septembre, c'est-à-dire au début de la guerre, il s'attaqua à l'empennage du nouvel appareil. Dès le premier jour, il rencontra toutes sortes de difficultés. Manifestement, il allait être obligé de consacrer ses loisirs à des recherches supplémentaires. Et, tout aussi manifestement, il n'allait pas avoir beaucoup de loisirs.

Le domaine dans lequel il était le mieux qualifié pour aider l'effort de guerre de son pays était celui des bombardiers et, indirectement, des bombes. Celles-ci lui semblaient offrir des possibilités particulièrement tentantes. Il était assez bien renseigné sur les bombes en usage dans la R.A.F., leurs taille, forme, poids, et autres données ; connaissances dont il avait eu besoin pour dessiner le Wellington, appareil chargé de transporter des bombes en quantité suffisante sur une distance suffisante. Or, ce que Wallis avait appris en se documentant sur ce sujet ne lui avait guère paru réjouissant. Les bombes les plus lourdes alors en service pesaient seulement 250 kilos, et le lancement était si imprécis que la R.A.F. devait préconiser le bombardement par chapelets, — on lâchait une bombe après l'autre, dans l'espoir que l'une d'elles allait frapper l'objectif. Encore fallait-il qu'elle consentît à exploser. Et, trop souvent, elle s'y refusait. La longue période de paix et l'avarice bornée du Trésor avaient empêché toute évolution de la technique du bombardement. Une fois de plus, la guerre précédente avait inspiré aux hommes le désir de mettre définitivement fin à la guerre, désir fort naturel et très louable, mais infiniment regrettable en présence de la dure réalité. Cette stagnation avait été encore accrue par le fait que les divers services intéressés comprenaient un certain nombre de ces

officiers promus seulement en temps de paix et qui, respectueux des règlements et du sacro-saint *five o'clock tea,* sont totalement dépourvus de la vitalité intellectuelle sans laquelle il ne saurait y avoir aucun progrès.

En outre, les bombes de la R.A.F. étaient vieilles, très vieilles même. La plupart d'entre elles provenaient de stocks accumulés depuis 1919. On avait bien essayé, en 1921, de mettre au point un modèle perfectionné et, en 1938, on en avait même entrepris la production, mais deux ans plus tard, au moment de la bataille d'Angleterre, la R.A.F. n'en possédait encore qu'une quantité minime. Les vieilles comme les nouvelles bombes contenaient un explosif très médiocre, appelé amatol ; de plus, la charge ne représentait que 25 % du poids total de la bombe. Il existait, certes, un explosif beaucoup plus puissant, le RDX, mais sa production avait été arrêtée en 1937. Ce fut seulement en 1942 que la R.A.F. put utiliser des bombes remplies de RDX. La Luftwaffe, en revanche, employait un explosif nettement plus efficace que l'amatol, — et la charge atteignait 50 % du poids total de la bombe.

Wallis savait que l'on avait songé, dès 1926, à fabriquer des bombes de 500 kilos. Malheureusement, le nouveau modèle n'était même pas arrivé au stade des essais. Le Trésor se montrait résolument hostile à ce projet ; l'état-major de la R.A.F., de son côté, était persuadé qu'on n'aurait jamais besoin de bombes supérieures à 250 kilos. De toute façon, les appareils anglais étaient conçus pour transporter des bombes de 250 kilos au maximum. Des projectiles de 500 kilos exigeraient des avions nouveaux, beaucoup plus coûteux, pour toutes les escadres de bombardement, — un luxe que le pays ne pouvait absolument pas s'offrir.

En 1939 seulement, ces messieurs de l'état-major commencèrent à s'occuper sérieusement de la bombe de 500 kilos, et six mois *après* le début de la guerre, ils en commandèrent enfin quelques-unes.

A vrai dire, cette insuffisance technique n'était alors pas très manifeste. Dans tous les pays, Wallis le savait bien, les experts donnaient la préférence à des bombes de petit calibre, destinées à frapper des objectifs de surface. L'effet des grosses bombes sur les immeubles était en effet singulièrement localisé, si bien qu'un chapelet de petites bombes paraissait obtenir de meilleurs résultats que quelques bombes plus grosses, et d'un poids total équivalent. Même une grosse bombe devait, pour provoquer de graves dégâts, frapper droit au but ; or, la chance d'obtenir un coup de plein fouet était évidemment plus grande avec de nombreuses bombes de petit calibre.

Pour l'esprit méthodique de Wallis, ce beau raisonnement péchait par la base. Les usines, objectifs principaux des bombardiers, pouvaient être dispersées ; en fait, elles l'étaient déjà à travers toute l'Allemagne. Dans ces conditions, les bombardements tels qu'on les pratiquait en 1939, c'est-à-dire sur une petite échelle, ne pouvaient évidemment endommager un nombre suffisant d'installations pour ralentir sensiblement la production industrielle du Reich.

Ainsi, Wallis arriva à se demander où et comment les bombardements pouvaient porter à l'Allemagne les coups les plus durs. Si les usines d'armement étaient trop dispersées pour offrir une cible facile, elles restaient cependant tributaires de certains établissements-clefs. Où donc se trouvaient les sources de la production allemande ? Peu à peu, le problème se précisait. De

toute évidence, ces sources, en temps de guerre comme en temps de paix, se trouvaient dans les centrales d'énergie. Centrales trop énormes pour être déplacées ou cachées, — mines de charbon, réservoirs d'essence et exploitations de « houille blanche », immenses barrages producteurs d'énergie électrique. Sans ces centrales, il n'y avait plus d'industrie, plus de transports. Plus d'armes — plus de guerre.

Seulement, il y avait un *hic*. Si ces centrales étaient trop énormes pour être déplacées, elles étaient aussi trop massives pour être écornées par les bombes existantes. Autant vouloir les démolir à coups de pied ! En théorie, le pas suivant paraissait enfantin. Il suffisait d'employer des bombes, plus grosses, beaucoup plus grosses.

Ce qui signifiait qu'il allait falloir également des avions nettement plus gros. Tant pis, — on construirait aussi des bombardiers nouveaux.

Ce fut le point de départ de l'histoire, — une des histoires les plus extraordinaires de la guerre aérienne. Une réflexion logique, pour ne pas dire évidente, mais qui allait à l'encontre des principes défendus par tous les experts d'aviation du monde.

Wallis se mit au travail. Bientôt, il constata que la déflagration d'une grosse bombe était en effet d'une inefficacité étonnante contre des objectifs massifs, tels que des mines de charbon, des citernes souterraines d'essence, des barrages. Surtout contre les barrages, formidables remparts de béton armé, solidement ancrés dans le sol.

Peut-être arriverait-on à un résultat avec un nouveau type de bombe ? Comme, dans ce domaine assez spécial, les connaissances de Wallis n'étaient pas très étendues, il commença par explo-

rer plusieurs bibliothèques scientifiques et techniques. Puis, chaque jour, à l'heure du déjeuner, quand il pouvait abandonner pendant une heure le problème de l'empennage du Warwick, il se faisait apporter quelques sandwiches et, systématiquement, étudiait la fabrication des bombes.

Un peu plus tard, le bureau d'études des usines Vickers fut évacué à Burhill et installé dans une vieille maison construite par Wellington. Là, dans un cadre plus calme, Wallis put se familiariser avec la composition et le comportement des explosifs, le profil aérodynamique des bombes modernes, le forgeage, la fonte et le fraisage de l'enveloppe épaisse ou légère, les détonateurs, les méthodes de visée. Même chez lui, il continuait à bûcher, au point de négliger complètement sa famille. Au début de l'hiver, — le terrible hiver 1939-1940 — il s'estima suffisamment documenté pour se livrer à une première enquête sur les sources de puissance du Reich.

Les mines de charbon ? Impossible de provoquer l'effondrement des galeries creusées à des centaines de mètres sous la surface. Peut-être une bombe de gros calibre pourrait-elle démolir un puits avec ses ascenseurs. L'exploitation serait alors interrompue. Mais pas pour longtemps, — on réparait ces dégâts assez vite...

Quant au pétrole, les puits de Roumanie étaient trop éloignés pour les bombardiers existants. Les raffineries d'essence synthétique en Allemagne étaient des constructions massives, hérissées de canons de D.C.A. A la rigueur, elles pouvaient constituer un objectif pour des superbombes ; seulement, celles-ci n'existaient encore que dans l'imagination de quelques utopistes.

Restaient les barrages. En Allemagne, trois de ces ouvrages retenaient l'attention de Wallis :

ceux de la Mœhne, de l'Eder et de la Sorpe. Situés dans la Ruhr, ils fournissaient à eux trois, la quasi-totalité de l'approvisionnement en eau de ce gigantesque arsenal. Wallis savait que les méthodes de fabrication allemandes exigeaient huit tonnes d'eau pour produire une tonne d'acier. Ces deux chiffres ouvraient des perspectives prodigieuses...

Le barrage de la Mœhne fermait le lac du même nom à l'endroit où une petite rivière, la Heve, en sortait pour se jeter, au fond de la vallée, dans la Ruhr. Le barrage régularisait le niveau de cette grande voie d'eau, de manière à permettre aux péniches chargées de charbon, d'acier, de plaques de blindage, de circuler en toute saison. Le lac de Mœhne contenait quelque 130 millions de tonnes d'eau. Le barrage de l'Eder, construit sur la rivière du même nom, formait un lac contenant 212 millions de tonnes. Il contrôlait le niveau du Mittelland Canal, après la Ruhr la plus importante communication fluviale d'Allemagne. Même Cassel, éloignée de plus de soixante kilomètres, était alimentée en eau par l'Eder. Le troisième barrage, celui de la Sorpe, réglait le débit d'un autre affluent de la Ruhr.

Le barrage de la Mœhne était haut de 43 mètres ; d'une épaisseur de 37 mètres à la base, il était au sommet encore large de 8 mètres et supportait une route. Le barage de l'Eder avait des dimensions encore plus impressionnantes. Wallis se rendait parfaitement compte qu'une bombe de 500 kilos égratignerait à peine ces formidables remparts de béton. Quant à la Sorpe, c'était un ouvrage monstrueux en terre, renforcé par un noyau central en béton armé.

Dans une bibliothèque technique, Wallis déterra

même les rapports de leur construction, rédigés par les hommes qui avaient conçu les ouvrages et dirigé les travaux. Et son excitation croissait à mesure qu'il établissait la liste des conséquences qu'allait entraîner la rupture de ces digues.

Tout d'abord, elle priverait de nombreuses aciéries de l'indispensable approvisionnement en eau, et supprimerait en grande partie la fourniture de force électrique. Ce qui provoquerait inévitablement toute une série de « goulots d'étranglement » dans la fabrication de chars, locomotives, canons, avions, — à peu près tout ce qui était essentiel pour la poursuite de la guerre. Ensuite la destruction des barrages priverait d'eau également la population civile, — une éventualité qui, sans réjouir précisément un homme aussi doux que Wallis, pouvait avoir de sérieuses répercussions sur le plan moral. Les citadins rationnés allaient sans aucun doute montrer bien moins d'ardeur patriotique et, tout en maudissant la R.A.F., — ce qui était normal, — dédier quelques jurons bien sentis à Hitler, responsable de cette nouvelle calamité. En somme, la rupture des barrages pouvait fort bien permettre à l'Angleterre de marquer des points dans la guerre des nerfs.

Et ce n'était pas tout. Par la brèche ouverte dans la muraille, une vague gigantesque déferlerait dans la vallée, emportant routes, ponts, voies ferrées, écrasant les maisons et les usines. Certaines aciéries, au lieu d'être privées d'eau, en recevraient trop, beaucoup trop...

Tout cela paraissait magnifique, songea Wallis. D'autant plus magnifique que l'idée et ses prolongements étaient d'une logique irréfutable. Seulement, là encore, il y avait un *hic*. Ces barrages étaient si cyclopéens qu'une bombe vingt fois plus

grosse que les modèles existants ne pouvait même pas les endommager.

Sur ce point, les chiffres n'admettaient aucune illusion. Dans l'explosion d'une bombe de 500 kilos, l'expansion des gaz forme une bulle ne dépassant pas 6,60 m. de diamètre. Toutefois, la zone des destructions est nettement plus étendue, du fait des éclats, du souffle et de la vague de choc. Wallis se rappelait fort bien la définition classique de la vague de choc : « ... le milieu qui transmet la vague ne subit aucun mouvement, à part l'oscillation habituelle des particules au moment où la vague les traverse. » Dans l'air, milieu peu consistant, la violence du souffle et des éclats était considérable ; en revanche, la vague de choc mourait très vite. Elle pouvait ébranler une construction, mais pas de façon suffisante. Pour avoir un effet destructeur, la vague de choc devait traverser un milieu plus solide que l'air. Arrivé à ce point de ses réflexions, Wallis posa brusquement son crayon. Quelque part au fond de son cerveau, un vieux souvenir presque oublié commençait à s'agiter. Wallis sentait qu'il s'agissait d'un point important, — au sujet des vagues de choc justement, — mais plus il cherchait à se rappeler cette histoire, plus sa mémoire l'abandonnait. Toute une journée, il se torturait vainement, luttant pour préciser ce fait qui, des années plus tôt, l'avait frappé. Puis, au milieu de la nuit, pendant qu'il se tournait et retournait dans son lit, il eut tout à coup comme une illumination. Waterloo Bridge ! Les piliers en béton armé que l'on avait enfoncés dans le fond argileux de la Tamise, et qui, pour des raisons mystérieuses, s'étaient obstinés à éclater. D'un bond, Wallis se leva. Il se précipita dans son cabinet de travail et se mit à fouiller dans un monceau de revues

techniques. En un quart d'heure, il découvrit ce qu'il cherchait, — un article publié en 1935 dans la *Gazette de l'Institut des Ingénieurs.*

On avait à l'époque procédé au renouvellement de plusieurs piliers de Waterloo Bridge. D'énormes marteaux-pilons avaient enfoncé les piliers dans le lit du fleuve. Or, les sommets des piliers avaient littéralement fait explosion. On avait recherché la cause de ce phénomène et, procédant par élimination, on était arrivé à l'attribuer aux vagues de choc. Les coups brutaux des marteaux faisaient passer des vagues de chocs dans les piliers, de haut en bas. Parvenue au fond, la vague rencontrait la résistance impassible des sédiments d'argile et rebondissait vers le sommet du pilier, à la vitesse approximative de 500 mètres-seconde. Elle atteignait ainsi l'extrémité supérieure du pilier juste au moment où le marteau se redressait. Ne trouvant par conséquent aucun obstacle contre lequel elle eût pu rebondir de nouveau, la vague de choc se perdait en l'air. Mais son passage provoquait dans le pilier une forte traction, venant immédiatement après la compression due au coup de marteau. L'écrasement de la masse de ciment, suivi presque instantanément d'une extension brutale, — ces mouvements contraires étaient suffisants pour provoquer l'éclatement du pilier.

Le béton armé, concluait l'auteur de l'article, résiste parfaitement à la compression, mais ne supporte guère la traction. Conclusion que Wallis, obsédé par « ses » barrages, classa soigneusement dans son esprit.

Il fallait donc un milieu solide pour obtenir des vagues de choc d'une grande puissance de destruction !

Alors, si l'on pouvait faire pénétrer une bombe

très profondément dans... Mais, justement, on ne pouvait pas faire pénétrer une bombe dans du béton armé, en tout cas pas profondément. Maintenant, on arriverait peut-être à la faire pénétrer dans une masse moins solide, où elle exploserait seulement après avoir atteint une certaine profondeur. On obtiendrait ainsi une vague de choc assez puissante. L'expansion des gaz serait, elle aussi, plus violente ; comprimés par la masse encore relativement solide, les gaz développeraient une puissance considérable pour se forcer un passage vers l'air libre.

Wallis savait que des bombes et des obus pénétraient souvent d'un bon mètre dans le sol avant de faire explosion. Cependant, cette profondeur était nettement insuffisante. L'explosion creusait tout juste un petit cratère, et les vagues de choc se perdaient dans l'air. Si bien que l'explosion avait des effets moindres qu'une déflagration en surface, dont le souffle, au lieu de monter tout droit, balayait tout un périmètre.

Mais si l'on réussissait à *enfermer* l'explosion sous deux ou trois mètres de terre ! Alors, la déflagration, ne pouvant forcer son passage droit vers la surface, déterminerait une sorte de secousse sismique, — un tremblement de terre en miniature ! Voilà le genre de projectile qu'il fallait employer, — une bombe sismique !

Une idée séduisante, évidemment, mais dont l'exécution se heurterait toujours à la même difficulté : l'impossibilité de faire pénétrer la bombe assez profondément dans une masse solide. L'enfouir dans un barrage en béton armé ? Il ne fallait pas y songer. A moins que... Au fait, un barrage était par définition immergé dans l'eau, tout au moins d'un côté...

L'eau ! Elle transmettait une vague de choc

moins bien que la terre, certes, mais sûrement mieux que l'air. L'effet de tassement exercé par la masse d'eau comprimerait les gaz et provoquerait une explosion plus concentrée. Et la vague de choc se propagerait avec une puissance accrue. Wallis commençait à entrevoir une lumière.

Quant à la possibilité de faire pénétrer la bombe dans le sol, elle dépendait essentiellement de deux facteurs : le poids et la distance parcourue en chute libre. N'importe quel collégien connaissait ce double principe. Plus la bombe était lourde, plus sa chute serait rapide et puissante. Précipitez une souris dans un puits : arrivée au fond, elle se remettra sur ses pattes et se sauvera. Précipitez un cheval dans le même puits : très probablement, il éclatera en touchant le sol. En outre, plus l'objet en question est lâché de haut, plus sa vitesse de chute sera grande.

Le problème pouvait donc se résumer ainsi : une bombe aussi lourde que possible (d'une forme aussi élancée que possible), et lâchée d'aussi haut que possible. Théoriquement, c'était enfantin !

Wallis continua ses recherches. Il étudia tout spécialement la propagation des vagues de choc dans le sol, les effets des explosions souterraines, la puissance de pénétration en profondeur des obus et des bombes légères. Il déterra un rapport sur l'explosion d'une monstrueuse mine forée, au cours de la première guerre mondiale, sous une colline tenue par les Allemands. Les vagues de choc provoquées par la déflagration, en ébranlant le terrain à la façon d'un séisme, avaient fait éclater la colline, et la secousse avait été ressentie jusqu'à Cassel, c'est-à-dire à une distance de 450 kilomètres.

Pendant une semaine, Wallis noircissait des pa-

ges et des pages, alignant des calculs, des équations, des formules — accélérations, résistances, énergie cinétique, fatigue, frottement, proportions de la charge et du poids — pour obtenir finalement un premier résultat. Une bombe de 10 tonnes, — dont 7 tonnes d'explosifs, dans une enveloppe aérodynamique en acier spécial, — lâchée à 13.000 mètres, devait atteindre une vitesse de chute de 480 mètres à la seconde, — vitesse largement supérieure à celle du son. Et elle pénétrerait dans un sol moyen jusqu'à une profondeur de 48 mètres.

Or, théoriquement, une charge aussi importante « se camouflerait » (n'ouvrirait pas de cratère) à partir d'une profondeur de 43 mètres. En revanche, elle provoquerait à la surface un violent mouvement sismique qui s'exprimerait par une bosse.

« De tels mouvements du sol, déclarait un savant exposé, peuvent déterminer des destructions considérables à une grande distance. »

Wallis avait l'impression d'avoir trouvé la réponse à la question qui le hantait. Du moins une réponse partielle.

II

A L'ASSAUT DES BUREAUX

Wallis travailla d'arrache-pied. Après avoir noirci encore un nombre appréciable de pages, il arriva à une estimation assez précise : une bombe de 10 tonnes, explosant dans l'eau et à une certaine profondeur, à quelques mètres d'un barrage, ouvrirait dans la muraille une brèche d'environ 30 mètres.

Wallis élabora également les résultats qu'obtiendrait une telle bombe en explosant dans le sol. A une profondeur de 13 mètres, elle creuserait un cratère profond de 33 mètres, d'un diamètre de 85 mètres, projetant en l'air la masse stupéfiante de 12.000 tonnes de terre. Il calcula la circonférence du cratère pour établir le nombre maximum d'hommes et de machines qui trouveraient place sur son pourtour. Ces hommes et ces machines, en travaillant nuit et jour, mettraient plus de quinze jours pour combler l'entonnoir ! Si l'on pouvait lâcher un telle bombe au milieu d'une gare de triage, sur un embranchement de voies ferrées, ou même sur une route, à un endroit où la nature du terrain interdisait de contourner l'excavation !

Cependant, Wallis freina encore son enthousiasme. Pour le moment, aucun bombardier au monde n'était capable de transporter une bombe de 10 tonnes. Ni même, une bombe de 5 tonnes sur une distance suffisante.

Infatigable, Wallis s'attaqua à ce nouveau problème. Prenant pour base les limites de la construction aéronautique en 1940, il put prouver, après deux semaines d'un labeur acharné, qu'il était possible de construire un bombardier de 50 tonnes, capable d'emporter une bombe de 10 tonnes sur une distance de 6.500 kilomètres, à la vitesse de 500 km.-heure, et à une hauteur de 15.000 mètres. Il dressa la liste des principales caractéristiques de l'appareil et le baptisa « le Bombardier de la Victoire ».

Son esprit méthodique n'omettait aucun détail. Ne risquait-on pas, à 13.000 mètres, de rencontrer un plafond permanent de nuages qui dissimulerait les objectifs ? Une fois de plus, Wallis consulta les bibliothèques scientifiques. A cette altitude, déclaraient les ouvrages de météorologie, le temps était suffisamment clair un jour sur trois. Ce qui représentait une marge acceptable.

Etait-il possible, à 13.000 mètres, de viser convenablement un objectif relativement petit ? Au bout d'une journée de recherches, Wallis découvrit un rapport d'après lequel un objet de deux ou trois mètres de diamètre restait visible à 12.000 mètres.

Et le vent ? Dans la stratosphère, sa vitesse pouvait atteindre 350 km.-heure. En appliquant ce chiffre à la technique habituelle de visée. Wallis constata que, malgré les défauts sérieux des méthodes alors en usage, il était possible de faire la part des vents les plus violents.

Etant donné qu'à cette époque, la majorité des

bombes manquaient leur but, Wallis estimait que l'augmentation de l'altitude ne compliquerait guère le problème. Avec un nouveau dispositif de visée, et avec un entraînement spécial, on devait arriver à placer les bombes suffisamment près de l'objectif pour le détruire.

C'était justement le grand attrait de la bombe de 10 tonnes. Avec elle, on n'allait plus avoir besoin d'obtenir un coup au but ! La secousse sismique allait être si puissante qu'elle détruirait l'objectif même si la bombe l'avait manqué. En outre, une telle bombe, faisant explosion à une profondeur de 43 mètres, creuserait non pas un cratère en surface, mais une énorme caverne souterraine. Si la bombe tombait près d'un pont ou d'un viaduc, et même si la vague de choc ne provoquait pas l'effondrement de l'ouvrage, la caverne, elle, le priverait de son assise. En somme, la caverne serait comme une immense fosse dans laquelle le pont ou le viaduc finirait par s'abîmer.

Et il y avait encore une autre perspective, — peut-être la plus magifique de toutes. Il suffirait de quelques-unes de ces bombes, placées de façon à peu près précise, pour bloquer net l'effort de guerre d'une nation entière. Les belligérants pourraient donc cesser de recourir au « tapis de bombes », l'effroyable méthode inaugurée par les Allemands à Guernica et qui consistait à littéralement écraser une zone déterminée sous un déluge systématique. Comme les bombes alors en usage avaient des effets limités, il fallait en « paver » un espace assez vaste pour obtenir avec certitude un résultat militaire. Si bien que pour détruire une usine, un pont, une gare, on rasait des quartiers et on tuait des milliers de civils.

Seulement, tout cela ne représentait encore qu'un projet, une théorie révolutionnaire et com-

plexe. Or l'armée, l'amirauté, la R.A.F. étaient submergées de théories tout aussi révolutionnaires, tout aussi complexes, et pour la plupart grotesques. Wallis se rendait parfaitement compte que le pas suivant, peut-être le plus difficile, devait être l'ouverture d'une brèche dans la méfiance des bureaux. Brèche plus problématique que celle qu'il se proposait d'ouvrir dans les barrages de la Ruhr. Comment devait-il s'y prendre pour amener ces messieurs à l'écouter, à examiner son projet, à l'approuver ?

Wallis passa trois semaines à mettre au net l'invraisemblable masse de ses calculs et observations. Puis il apporta son étude à plusieurs hauts fonctionnaires qu'il connaissait aux services techniques de la R.A.F. et au ministère de la Production aéronautique. C'était alors la fin de la bataille de Dunkerque. Une arme nouvelle n'aurait pu faire son apparition à un moment plus propice.

Le projet de la « bombe sismique » suscita dans les sphères officielles trois réactions différentes : primo, un intérêt plutôt tiède ; secundo, une incompréhension totale ; tertio, une ironie à peine polie.

Un seul homme comprenait l'idée de Wallis et faisait son possible pour la favoriser : un homme calme, infiniment sympathique et qui passait dix-huit heures par jour à sa table de travail, dans un bureau de Whitehall. Malheureusement, Arthur Tedder n'était alors qu'un simple général de division aérienne ; il n'avait pas encore l'influence qu'il devait acquérir comme adjoint d'Eisenhower au moment du débarquement, et ensuite comme Lord Tedder, maréchal de l'air et chef d'état-major de la R.A.F. Tedder réussit à attirer,

sur la bombe de 10 tonnes, et le « Bombardier de la Victoire », l'attention de plusieurs hommes placés aux postes de commande, mais ses efforts n'aboutirent, en fin de compte, qu'à une manifestation d'inertie tenace, — attitude qui est souvent l'unique moyen de défense de hauts fonctionnaires constamment surmenés, assaillis par des inventeurs aussi obstinés que loufoques. En outre, alors que toutes les machines d'Angleterre tournaient déjà vingt-quatre heures par jour pour fabriquer les armes et munitions indispensables, on venait de mettre en train le fameux bombardier quadrimoteur, futur instrument d'une stratégie audacieuse. Distraire une partie de la main-d'œuvre affectée à cette production pour la consacrer au « Bombardier de la Victoire », beaucoup plus long à construire, aurait signifié une dispersion désastreuse des ressources britanniques. Cette considération allait automatiquement rendre impossible l'utilisation de la « bombe sismique » puisqu'il n'existait aucun appareil capable de la transporter jusqu'à l'altitude de 13.000 mètres que Wallis jugeait nécessaire. Le nouveau bombardier, même s'il arrivait à la soulever, ne la porterait guère au-dessus de 6.000 mètres, hauteur certainement insuffisante.

En somme, cela se présentait plutôt mal, et même très mal. Mais le 19 juillet, alors que Wallis commençait à désespérer, il fut tout à coup convoqué par Lord Beaverbrook, ministre de la Production aéronautique et, à ce titre, un des grands maîtres de l'industrie britannique. Wallis reprit courage. Si Beaverbrook s'intéressait à son projet, tous les espoirs lui étaient permis. Il prit le premier train pour Londres, arpenta pendant cinq minutes l'antichambre de Son Excellence et sursauta en entendant un secrétaire annoncer :

— Lord Beaverbrook vous attend, Monsieur.

Serrant anxieusement sous son bras la serviette qui contenait ses calculs, Wallis, pâle et nerveux, franchit le seuil du bureau ministériel. Derrière la vaste table de travail, un homme de petite taille, légèrement affalé dans son fauteuil, n'attendit même pas que le visiteur fût arrivé près de lui. Wallis était encore à mi-chemin entre la porte et la table quand le ministre, sans autre préambule, lui lança une question brutale :

— Pouvez-vous aller aux Etats-Unis pour moi ?

— J'aimerais mieux rester ici pour vous, Excellence.

— Ah ? Et que pourriez-vous faire ici, pour moi ?

— Dessiner une bombe de 10 tonnes et un appareil capable de la transporter, déclara Wallis tranquillement.

En réalité, connaissant par les journaux l'irascibilité de Beaverbrook, il n'était pas tranquille du tout. Le regard scrutateur que lui lança le ministre ne lui paraissait pas très rassurant.

— Et cela nous servirait à quoi ? aboya le petit homme.

— A terminer la guerre, Excellence. Une bombe qui provoquerait une secousse sismique, — j'ai ici tous les calculs...

— On verra ça une autre fois. Regardez plutôt cet article. — Il tendit à Wallis une coupure de journal. — Lisez-le attentivement, méditez-le, et revenez me voir demain.

Wallis se retrouva dans l'antichambre sans avoir eu le temps de protester. Son entretien avec Lord Beaverbrook avait à peine duré une minute. Wallis se sentait terriblement déçu. Manifestement, le ministre n'avait même pas entendu parler de son projet ; il l'avait convoqué pour une tout

autre raison. Au fond, pour quelle raison exactement ? Dans son énervement, Wallis se rappela la coupure de journal seulement en arrivant dans la rue. Où diable avait-il fourré ce bout de papier ? Il fouilla ses poches : rien. Wallis commença à s'affoler. Il était dans de jolis draps : il ignorait totalement ce que Beaverbrook lui voulait, et il devait, le lendemain, donner son avis sur ce sujet. Il ne pouvait tout de même pas remonter dans le bureau du ministre pour demander de quel sujet il s'agissait. De plus en plus agité, il chercha encore une fois dans toutes ses poches. Bien entendu, ce fut dans la dernière qu'il retrouva la coupure, sous sa blague à tabac.

Wallis la défroissa et la parcourut. C'était un rapport transmis des Etats-Unis sur des essais récents de cabines étanches pour le vol à grande altitude. C'était donc pour cela que Beaverbrook voulait l'envoyer en Amérique ! Wallis se mit à sourire. Par un heureux hasard, il avait déjà fait des essais de divers modèles de cabines étanches. Sur ce point, les ingénieurs américains n'avaient rien à lui apprendre.

Le lendemain, il retourna au ministère. Cette fois, les manières brusques de Beaverbrook ne le troublèrent guère. Très calme, il déclara au ministre que, parfaitement informé de la technique des cabines étanches, il n'avait pas besoin de partir aux U.S.A. pour se documenter.

— Tant mieux, bougonna Beaverbrook. Maintenant, qu'est-ce que c'est que cette histoire d'une bombe de 10 tonnes ?

Wallis lui exposa son idée de façon aussi concise que possible, s'efforçant d'éviter le travers habituel des savants qui, en face d'un profane, sont toujours tentés de se perdre dans les détails techniques. Il s'exprima avec tant de précision et de

clarté que Beaverbrook fut vivement impressionné. Cependant, le ministre souleva certaines objections.

— Vous savez à quel point nous sommes à court de matières premières et de main-d'œuvre. Or, votre bombe n'est encore qu'au stade de la théorie. Pour la fabriquer, nous serions forcés d'interrompre la production d'autres armes qui, elles, sont incontestablement d'un intérêt vital. Et si votre bombe est un four ?

— Cela, elle ne le sera sûrement pas, fit Wallis, têtu.

— Admettons. Mais nous serons toujours obligés d'interrompre la production d'autres armes.

— Cela en vaudra la peine.

— Peut-être, grommela Beaverbrook. Seulement la réalisation de votre projet prendra beaucoup de temps, — trop de temps même, vous ne croyez pas ? Une bombe de 10 tonnes, et un bombardier deux fois plus gros que les appareils existants, — avouez que cela a l'air d'un rêve, d'une utopie.

— Nous pourrions procéder par étapes, Votre Excellence. J'ai établi, en me basant sur le même principe, les plans d'une bombe de 2 tonnes, et d'une autre de 6. Mes Wellington transporteront facilement la première, et le nouveau bombardier quadrimoteur la seconde. Et le quadrimoteur entrera en service d'ici à un an.

— Ouais ! Je soumettrai la question à mes experts. En tout cas, si la fabrication de vos bombes doit entraîner une trop grande dispersion de nos ressources, il me paraît difficile de l'envisager.

Malgré cet avertissement, Wallis, en quittant le ministère, était nettement optimiste. Trois semaines plus tard, le 9 août, il se rendit à Sheffield pour consulter un expert en acier. La chemise de

« sa » bombe posait en effet un double problème : d'une part, elle devait avoir une résistance extraordinaire pour supporter sans éclater l'impact avec le sol qu'elle frapperait à une vitesse de 17.000 km-heure ; d'autre part, elle devait être aussi légère et spacieuse que possible, afin de contenir un maximum d'explosif. La mise au point d'une grosse bombe était — et est toujours — un travail extrêmement compliqué. Mais le « Blitz » venait de commencer. Nuit après nuit, la Luftwaffe s'acharnait sur les villes d'Angleterre. Le moment était bien choisi pour discuter d'une superbombe qui permettait de rendre à la R.A.F. les coups.

Pendant un certain temps, rien ne se passa, tout au moins en apparence. Dans les coulisses, les choses suivirent leur cours avec une lenteur tout administrative. Parfois, une vague indication de cette marche de tortue parvenait jusqu'à Wallis, le plus souvent par son allié Arthur Tedder. Rien de bien important, d'ailleurs : Mr. Untel avait consenti à étudier le projet, et l'avait trouvé « intéressant ». Wallis eut ainsi la satisfaction d'apprendre que son idée gagnait du terrain. Parmi les trois ou quatre personnalités dont l'appui pouvait être considéré comme acquis, il y avait notamment le commodore Huskinson, directeur des Etudes d'armement de la R.A.F., un homme bourru mais connu par l'énergie farouche avec laquelle il faisait éclater les « goulots d'étranglement » de la production d'armes nouvelles. Malheureusement, il était déjà aux prises avec des dizaines d'autres projets qui l'absorbaient presque entièrement. Puis, une nuit, alors qu'il venait de rentrer chez lui, une bombe tomba sur son pavillon. Les sauveteurs réussirent à dégager le commodore, vivant mais aveugle...

Wallis gardait encore bon espoir. Il était parvenu à enrôler une recrue de choix : Sir Charles Craven, directeur général de la Vickers. Dans son enthousiasme, Craven prit une initiative hardie : le 2 novembre, il écrivit à Lord Beaverbrook pour lui suggérer d'autoriser les usines Vickers à entreprendre simultanément la construction du « Bombardier de la Victoire » et la fabrication de la bombe de 10 tonnes.

Un peu plus tard, Wallis apprit que Tedder avait été nommé commandant en chef de la R.A.F. dans le Moyen-Orient. Avancement amplement mérité, certes, mais qui signifiait pour Wallis la perte de son allié le plus actif dans les sphères supérieures de Whitehall. Et encore un peu plus tard, Craven l'appela à son bureau.

— Je suis navré d'avoir à vous annoncer une mauvaise nouvelle, dit-il avec bonté. Le Conseil Technique de l'Air semble se méfier des bombes de gros calibre. Ces messieurs ne veulent pas renoncer à leur évangile : le bombardement par chapelets.

— Ils ne voient donc pas ce qu'une superbombe pourrait faire ? insista Wallis.

— Probablement pas. « L'expérience prouve, déclarent-ils, que quatre bombes de 125 kilos font de meilleur travail qu'une seule de 500 kilos. » Par conséquent, quatre-vingts petites bombes leur paraissent infiniment préférables à une seule de 10 tonnes.

— Pensez-vous qu'ils aient compris mes calculs, Monsieur ?

Craven se garda bien de répondre directement à une question aussi compromettante. Il dit que, probablement, les membres du Conseil Technique n'avaient pas le temps d'étudier en détail les tren-

te ou quarante pages de calculs du projet. Puis, il ajouta, sincèrement désolé :

— Ils affirment qu'il faut être fou pour rêver d'une bombe de 10 tonnes.

Ce soir, Wallis rentra chez lui, à Weybridge, littéralement malade de colère. Le lendemain cependant, la colère s'était déjà dissipée, faisant place à un entêtement forcené. Le même jour, à l'heure du déjeuner, Wallis entreprit d'écrire un véritable traité consacré à la bombe de 10 tonnes ; il l'intitula « Note sur une nouvelle méthode d'attaque des puissances de l'Axe », — un de ces titres obscurs et décourageants qu'affectionnent les savants authentiques. En outre, le terme de « note » s'appliquait mal à un travail aussi long et minutieux. Wallis commença par exposer qu'à son avis, le meilleur moyen de détruire le potentiel industriel de l'ennemi était la destruction de ses sources d'énergie. Il poursuivit par la description détaillée des objectifs envisagés, l'étude des vagues de choc, du souffle, de la pénétration, la discussion du profil de la bombe, la construction de l'avion destiné à la transporter, les proportions de la charge utile et du poids total, le problème de la visée, les effets probables du bombardement et les possibilités de remise en état des barrages. Il termina par des pages et des pages de graphiques, de formules, d'équations. C'était un véritable tour de force, une explication si précise, si logique, qu'un profane, à condition de faire confiance à la démonstration mathématique, pouvait parfaitement la comprendre.

Wallis mit plusieurs mois à écrire cette « note ». Ensuite, il en fit ronéotyper et relier soixante-dix exemplaires qu'il expédia.

Les résultats ne se firent pas attendre. Quarante-

huit heures plus tard, Wallis reçut la visite d'un inspecteur des services secrets qui portait un exemplaire de la « note » sous le bras.

— C'est vous qui avez envoyé ceci à Mr. X. ? demanda-t-il.

— Bien sûr. Pourquoi ?

— Vous n'auriez pas dû le faire, Mr. Wallis.

— Mais pourquoi pas, mon Dieu ?

— Parce qu'il s'agit d'une matière archisecrète. Ces choses-là exigent énormément de précautions ; Il faut les confier uniquement aux personnes autorisées à les connaître. Mr. X. fut extrêmement surpris de trouver votre brochure dans son courrier. Nous aussi, nous fûmes très alarmés. Je me rends bien compte que vous n'aviez pas l'intention de...

— J'en ai envoyé soixante-dix, coupa Wallis, d'un ton innocent.

L'inspecteur eut un haut-le-corps.

— Soixante-dix ! s'exclama-t-il. A qui ? Donnez-moi les noms. Comment avez-vous pu faire une chose pareille ! Un projet ultra-secret, d'une importance vitale...

— Vraiment ? fit Wallis. Pourtant, quand j'ai soumis ce travail aux... comment disiez-vous... aux personnes autorisées à le connaître, elles ont déclaré que j'étais fou à lier. On me considère comme un pauvre loufoque, et mon étude comme un fatras d'inepties.

L'inspecteur parut horriblement gêné.

— Dans ce cas..., murmura-t-il. Donnez-moi quand même la liste des soixante-dix destinataires de votre étude.

Wallis, souriant, s'exécuta. L'inspecteur nota les noms, prit poliment congé et rentra à Londres « afin de poursuivre son enquête ».

Il revint deux jours plus tard.

— Pour cette fois, on ne vous fera pas d'ennuis, annonça-t-il. Nous estimons même que l'expédition par la voie normale, d'un nombre aussi considérable d'exemplaires constitue, en fait, un excellent moyen d'égarer la curiosité des agents ennemis. Personne ne pensera qu'un texte aussi généreusement distribué puisse contenir des secrets intéressant la défense nationale. Mais, pour l'amour du ciel, Mr. Wallis, ne recommencez pas.

Wallis s'inclina gravement.

— J'espère que cela ne sera pas nécessaire.

A la fin de la semaine, il y eut un second résultat. Parmi les destinataires de la note, se trouvait un certain colonel Winterbotham, chef d'un service chargé des « éléments nouveaux » dans les opérations militaires. Il prit le temps d'étudier l'exposé, le trouva convaincant et convoqua Wallis pour lui demander quelques explications supplémentaires. Frappé par le raisonnement implacable et le calme enthousiasme de l'ingénieur, il adressa, le même soir, l'opuscule à un de ses amis, Sir Henry Tizard, conseiller technique au ministère de la Production aéronautique.

Tizard, homme consciencieux et savant de valeur, refit soigneusement tous les calculs de Wallis. Très impressionné, il se rendit personnellement à Weybridge pour avoir un entretien avec l'inventeur.

— A mon avis, déclara-t-il, il faut soumettre votre projet à une commission. Seul l'appui officiel de plusieurs experts vous donnera une chance de le voir accepter. Vous savez aussi bien que moi que le ministère ne peut s'engager à la légère. La mise en chantier de votre bombe et de votre bombardier occuperait des ouvriers et des machines affectés à d'autres fabrications. Par conséquent,

nous devons être à peu près sûrs que l'aventure vaut la peine d'être tentée. Autrement...

— C'est évident, approuva Wallis, avec un sourire heureux.

La commission fut formée le surlendemain, sous la présidence du docteur Pye, directeur de la Recherche scientifique au ministère des Armements. A la première réunion, Wallis résuma son projet et décrivit les conséquences probables de la destruction des barrages sur l'industrie allemande. Il expliqua que le moment le plus propice se situait aux environs du 15 mai : les lacs, alimentés par le dégel et les pluies de printemps, étaient alors remplis au maximum de leur capacité, et l'on n'avait pas encore ouvert les vannes pour irriguer la vallée durant les chaleurs de l'été. C'était donc à cette date que l'on obtiendrait l'inondation la plus dévastatrice, et aussi la perte la plus considérable en eau et en force motrice.

Le docteur Pye déclara simplement que la commission « allait réfléchir ». Huit jours plus tard, eut lieu ce que Wallis appelait, à part lui, la séance du jugement. Cependant, ses craintes s'évanouirent rapidement. Le rapport était nettement favorable, quoique sa conclusion lui parût plutôt décevante. La commission estimait que le projet ouvrait des perspectives intéressantes, et proposait... la réunion d'une autre commission chargée de préparer « une attaque aérienne contre certains barrages ». Cette fois, le but final était au moins clairement défini.

La seconde commission, composée comme la première de savants et d'ingénieurs, était certainement prête à accueillir toute suggestion originale dans le domaine de la guerre aérienne. Les bombardements allemands, bien qu'ils eussent tué des milliers de civils, avaient démontré les limites

étonnamment étroites du pouvoir destructeur des bombes de petit calibre. Dans un bâtiment d'usine, par exemple, atteint par sept bombes de 50 kilos, vingt-quatre machines seulement sur cinq cents avaient été mises hors d'usage. Encore n'y en avait-il que deux qui fussent vraiment irréparables. Si bien que le travail avait pu reprendre presque immédiatement. En outre, l'absence de précision était telle que 75 % des bombes se perdaient complètement.

— Avec une superbombe, en revanche, affirma Wallis, pas besoin de frapper exactement au but. Une bombe de 10 tonnes, tombant à moins de 20 mètres, ouvrirait très probablement une brèche dans un barrage comme celui de la Mœhne. Il ne doit pas être très difficile d'arriver à une précision aussi approximative.

Un membre de la commission, Mr. Glanville, du laboratoire de recherches des Services routiers, proposa de construire un modèle réduit du barrage de la Mœhne, et de vérifier la théorie de Wallis avec des charges d'explosifs réduites en proportion. Proposition que Wallis accepta avec enthousiasme.

Les essais prirent plusieurs mois. Wallis travaillait alors de dix à douze heures par jour au bureau d'études de la Vickers mais, dès qu'il en avait la possibilité, il aidait Glanville à édifier un barrage en miniature, reproduisant à l'échelle de 1/50 les dimensions de la Mœhne. Construit en petits cubes de ciment dont chacun représentait un des énormes blocs de maçonnerie de l'ouvrage réel, le modèle était long de 10 mètres, haut de 80 centimètres, et large, à sa base, de 60 centimètres. En somme, un mur en arc de cercle, encastré dans deux berges de terre, placé tout au fond d'un jardin entouré d'une haie.

L'ouvrage terminé, ils inondèrent le terrain, en amont du mur, pour obtenir l'équivalent du lac. Puis, Wallis fit exploser une charge de quelque 50 grammes juste sous la surface, à 1 m 20 du mur, ce qui correspondait aux effets d'une bombe de 10 tonnes éclatant à 60 mètres. Il y eut un violent remous, suivi d'un geyser d'eau boueuse ; au faîte du barrage, le ciment s'écailla en deux endroits.

— Pas fameux ! gronda Wallis. Essayons de plus près.

Une seconde charge, éclatant à 90 centimètres du mur, ne produisit guère un résultat plus spectaculaire. Et une troisième, placée à 60 centimètres, put seulement écorner le rebord.

A 25 centimètres (ce qui correspondait à une bombe de 10 tonnes faisant explosion à 17 mètres) la charge provoqua deux fentes nettement visibles, mais trop étroites et trop superficielles pour endommager considérablement le barrage. Même l'effet cumulatif de plusieurs charges sautant successivement à la même distance fut loin d'être encourageant.

Or, un bon trimestre s'était écoulé depuis la première réunion de la commission. Wallis sentait nettement que l'enthousiasme initial des experts commençait à diminuer. Glanville construisit un autre modèle réduit, et Wallis essaya des charges de plus en plus fortes pour déterminer la quantité d'explosifs nécessaire à sa destruction. Un matin, il obtint enfin le résultat recherché. La charge, éclatant à 30 centimètres du mur, souleva un gros champignon d'eau et, quand la pluie boueuse fut retombée, ils virent le petit lac se vider par une brèche béante dans le barrage. Très pâle, Wallis sortit son carnet pour calculer la

quantité d'explosifs qui, faisant explosion à 17 mètres, ouvrirait une brèche semblable dans la muraille de la Mœhne. Une minute plus tard, il souligna d'un trait rageur le résultat : il faudrait près de 14.000 kilos du nouvel explosif RDX, — un chiffre affolant dont la signification désastreuse sautait aux yeux.

Près de 14 tonnes, uniquement pour la charge. En ajoutant les quelque 18 tonnes de l'épaisse enveloppe en acier spécial, on allait arriver à une bombe de 32 tonnes ! Même le « Bombardier de la Victoire » qui n'existait encore que sur le papier emporterait au maximum une bombe de 10 tonnes...

La prochaine réunion de la commission devait avoir lieu quinze jours plus tard. Il était facile de prévoir les réactions de ces messieurs...

Wallis se refusa à abandonner. Si l'on pouvait faire exploser une bombe directement contre la muraille du barrage ? L'effet de la vague de choc serait infiniment plus grand. On pourrait se contenter d'une charge plus petite, donc aussi d'une enveloppe moins lourde.

Restait à trouver le moyen de placer une grosse bombe exactement à l'endroit voulu, — à une profondeur suffisante, juste contre la muraille, de manière à obtenir un choc maximum. Ou, s'il fallait plusieurs bombes, de les placer toutes au même endroit. Une torpille ? Impossible, car les barrages étaient protégés, du côté de l'eau, par de solides filets anti torpilles. Pour réduire la marge d'erreur, l'on pouvait évidemment lâcher la bombe de très bas ; mais alors, elle frapperait l'eau presque à l'horizontale et ricocherait. Si on la lâchait de très haut, elle allait inévitablement manquer de précision. Pendant une bonne semai-

ne, Wallis tourna et retourna le problème dans tous les sens, sans avancer d'un pas.

Puis, un soir, il eut une inspiration. Plus exactement, il se souvint d'un jeu que ses enfants avaient joué, le dernier jour des dernières vacances de paix. Partant de ce souvenir, une idée se forma dans son esprit, — une idée si bizarre, si saugrenue qu'il la reconnut seulement au bout de plusieurs jours. Même alors, il eut du mal à la prendre au sérieux. Et pourtant...

Craignant toujours de se rendre ridicule, Wallis ne s'en ouvrit à personne. Même pas à son ami Mutt Summers, premier pilote d'essais de la Vickers, l'homme qui avait accompli les premiers vols sur le prototype du Wellington. Le capitaine Summers, contradicteur redoutable dans tous les domaines techniques, n'était guère tendre pour les champions des causes extravagantes. Cependant, Wallis ne put s'empêcher de lui dire, d'un ton mystérieux :

— Mon vieux Mutt, je crois avoir découvert un moyen de démolir ces barrages. Quelque chose que j'ai remarqué en jouant avec mes gosses, sur la plage.

Il ne voulut en dire davantage. Summers haussa les épaules. Un peu plus tard, il confia à un autre ingénieur que « le père Wallis lui paraissait drôlement excité ».

Le dimanche suivant, Wallis traîna une vieille baignoire dans le jardin de son pavillon, à Effingham, puis, dans un coin abrité des regards indiscrets, se mit à jouer comme un enfant. Certains experts, s'ils avaient pu l'observer, auraient déclaré qu'ils avaient eu raison de le considérer comme un pauvre fou. Il se servit d'un dispositif rudimentaire qu'il avait sculpté lui-même dans un bloc de bois. Le soir, il était trempé jusqu'aux os,

mais parfaitement heureux. Son idée prenait forme.

Le jour fixé pour la réunion de la commission, il prit le premier train pour Londres et se rendit directement au bureau du président, le docteur Pye. Il lui exposa sa nouvelle théorie avec tant de gravité que Pye n'osait lui rire au nez, comme il en avait probablement envie.

— J'aimerais que vous n'en parliez pas encore aux autres, conclut Wallis. Ils se montreraient certainement sceptiques.

— Sans aucun doute. En somme, que me demandez-vous exactement ?

— De me donner le temps nécessaire pour procéder à des essais supplémentaires. Le principe admis, il s'agit encore de déterminer la quantité de RDX qu'il faudra pour ouvrir une brèche dans le barrage de la Mœhne, avec une bombe placée contre la muraille.

Pye fit, ce jour-là, preuve d'une éloquence extraordinaire. Sans trahir le secret de Wallis, il submergea la commission sous un flot d'arguments. Mais les experts, mis au courant des résultats décevants des derniers essais, se firent tirer l'oreille. Wallis était sur des charbons ardents jusqu'à ce que le président leur eût arraché l'autorisation de faire une dernière expérience. Autorisation accordée par déférence pour Pye plutôt que par conviction.

Glanville construisit un troisième modèle réduit du barrage. Wallis immergea une petite charge d'explosif et la fit sauter lorsqu'elle reposait directement sur la base inclinée du mur. L'effet fut écrasant, — dans le sens littéral du mot. Wallis démolit un barrage-miniature après l'autre, diminuant chaque fois la charge pour arriver à déterminer la quantité minimum. Au bout de qua-

rante-huit heures, il put calculer que 3.000 kilos de RDX suffisaient pour ouvrir une brèche dans le barrage de la Mœhne. Ce qui signifiait qu'on allait pouvoir réduire le poids de l'enveloppe à environ 1.500 kilos. La bombe entière n'allait même pas peser 5 tonnes. Les nouveaux quadrimoteurs, les Lancaster, n'auraient aucune difficulté à l'emporter jusqu'à la Ruhr.

III

LE GRAND ESPOIR

Armé de ses calculs, Wallis entreprit de convaincre les manitous retranchés dans leur cabinet de Whitehall qu'il pouvait placer sa bombe exactement à l'endroit voulu. Une tâche difficile, car ces hommes chargés de lourdes responsabilités étaient allergiques aux inventions bizarres. Allergie très compréhensible. Sur mille projets qu'on leur soumettait, il y en avait en moyenne un de valable, et, le plus souvent, celui-ci n'était pas assez intéressant pour justifier une dispersion des moyens de production. Quant à l'idée de Wallis, elle ressemblait évidemment aux élucubrations des innombrables hurluberlus qui assaillaient les ministères. Mais Wallis eut un coup de chance. Tout à fait par hasard, il commença sa tournée par le professeur Patrick Blackett, chef d'un service de « recherches opérationnelles ». Blackett, un homme sec et vif, l'écouta longuement, examina ses calculs et déclara d'un ton satisfait :

— C'est exactement ce que nous cherchons depuis deux ans.

Wallis aurait pu l'embrasser.

— J'aimerais que vous me laissiez ces feuilles pendant quelques jours, poursuivit Blackett. Je connais quelqu'un qui s'y intéressera sûrement.

Blackett ne perdit pas de temps. Le même jour, il alla voir Sir Henry Tizard et lui fit part de son entretien avec Wallis. Tizard, de son côté, abandonnant la digne lenteur des procédés administratifs, se rendit le lendemain matin à Weybridge où Wallis, plein d'ardeur, lui expliqua encore une fois son idée.

— Pour ma part, je suis persuadé que vos calculs sont exacts, déclara Tizard. Maintenant, il s'agit de voir si votre joujou peut fonctionner comme vous le dites et, dans l'affirmative, comment nous allons l'utiliser en pratique. Il existe, dans le port de Teddington, un énorme bassin de radoub qui serait, je pense, idéal pour vos expériences. En outre, il faudra sans doute poursuivre vos essais en vue de déterminer la quantité d'explosif nécessaire à la destruction d'un gros barrage. Seulement, il serait préférable, à mon sens, de faire ces essais sur une plus grande échelle...

— Justement, j'ai trouvé le moyen de faire des essais plus réels, coupa Wallis. J'ai appris qu'il y a, dans le comté de Radnord, un barrage désaffecté ; pas aussi gros que celui de la Mœhne, bien sûr, mais tout de même un ouvrage assez considérable. Nous pourrions essayer de le détruire. De toute façon, il ne sert plus à rien.

— A qui appartient-il ?

— A la Birmingham Corporation. Maintenant, je ne sais pas si l'on nous donnera l'autorisation...

— On tâchera de l'obtenir, grommela Tizard. Ce serait tout de même le diable...

La Birmingham Corporation ne voulut d'abord rien savoir, mais devant l'insistance de Sir Tizard, elle finit par céder. L'ouvrage, long de 50 mètres

et d'une épaisseur respectable, formait en une courbe gracieuse une anse du lac de Rhayader, situé sur un haut plateau des montagnes du Pays de Galles. Il servait autrefois à régulariser le débit d'une petite rivière à présent, cette tâche était assurée par un ouvrage plus important qui barrait directement le déversoir du lac.

D'après les estimations de Wallis, le barrage désaffecté représentait environ un cinquième de la résistance qu'allait offrir celui de la Mœhne. Il calcula la charge minimum pour ouvrir une brèche dans la muraille, et se mit en route avec une caisse de RDX et trois officiers du génie. Emmitoufflé jusqu'au nez pour se protéger du vent coupant, il immergea la charge enfermée dans une gaine étanche de manière à la placer tout au fond, contre le rempart de béton. Puis, réfugié derrière un rocher, il actionna le levier commandant le détonateur. Un tonnerre soudain roula entre les collines, et une colonne d'eau jaillit à une bonne trentaine de mètres. Comme elle retombait dans l'entonnoir creusé par l'explosion, une partie de la muraille s'effondra, et un flot écumant déferla vers le centre du lac. Wallis poussa un cri de joie : la brèche était large d'au moins cinq mètres et haute de 4 mètres.

Pendant les cinq mois suivants, il filait dès qu'il le pouvait à Teddington pour poursuivre ses expériences dans le bassin de radoub, caisson monstrueux de plus de cent mètres. Avec une patience infinie, il lâchait des pelotes de forme étrange dans l'eau verdâtre et observait leurs cabrioles entre la surface et le fond. Ce travail de mise au point avançait, certes, très lentement, mais Wallis avait au moins la satisfaction de voir que les résultats confirmaient sa théorie. Il modela des « bombes » de plus en plus grosses qui, elles aus-

si, accomplissaient docilement l'évolution prévue. En été 1942, il fut enfin certain de pouvoir dicter sa conduite à une bombe réelle de quatre ou cinq tonnes.

Sir Tizard se montra enchanté. Seulement, il n'était qu'un conseiller, loin d'être tout-puissant. Le problème principal — obtenir l'appui des divers chefs de service, — restait encore à résoudre. Wallis, persuadé d'avoir prouvé que son projet était réalisable, s'abandonnait à un optimisme naïf. Dans sa candeur de savant, il ignorait que le dédale administratif comprenait un nombre assez limité de « voies normales », toutes déjà embouteillées par d'autres tâches vitales, et très peu de raccourcis. Il se présenta chez plusieurs hauts fonctionnaires, reçut des assurances polies et de nombreuses tasses de thé, mais ne vit guère de progrès tangibles. Il faut bien dire que ces hommes, apparemment « bouchés », avaient fait et faisaient toujours la preuve de leur énergie lucide, dans toutes sortes de domaines. On ne pouvait guère leur reprocher de ne pas saisir la portée de la théorie de Wallis, pas plus, en tout cas, qu'on n'aurait pu reprocher à celui-ci de ne pas comprendre les théories d'Einstein.

Seulement, leur inertie était tellement exaspérante ! Wallis avait l'impression de se heurter à un mur au moins aussi solide que celui d'un barrage. Un jour, il réussit à coincer un savant de réputation mondiale, conseiller direct de Churchill. Il lui exposa son projet, mais le grand homme n'en fut nullement impressionné et ne se gêna pas pour le dire. Ce soir-là, Wallis rentra chez lui, plus dépité que jamais. Il était en train de dîner quand le téléphone se mit à sonner. Un certain Lane, parlant de Londres, déclara vouloir l'entretenir « d'une question secrète ». Il faisait partie,

affirma-t-il, d'une commission chargée d'étudier des armes nouvelles. Wallis sentit son cœur battre à grands coups.

— De quoi s'agit-il exactement ? demanda-t-il.

— C'est au sujet d'avions et d'eau, répondit son interlocuteur. Je ne puis vous en dire davantage par téléphone. Quand pourrai-je venir vous voir ?

— Venez demain matin, à mon bureau.

Le lendemain matin, Lane, un homme étonnamment jeune à la démarche dynamique, arriva dès l'ouverture de l'usine. Wallis l'accueillit chaleureusement. Lane, après avoir exhibé ses pièces justificatives d'identité, s'installa dans un fauteuil et alluma une cigarette.

— Vous rappelez-vous un projet que vous nous aviez soumis en 1941 ? commença-t-il. Une méthode nouvelle pour dresser un écran de fumée autour d'une flotte.

— Un écran de fumée ? répéta Wallis, ahuri.

Il lui fallut au moins une demi-minute pour se ressaisir. Tant d'idées avaient germé dans son esprit fertile depuis le début de la guerre et, parmi celles-ci, il y avait en effet cet avion sans pilote, guidé par radio, qui serait catapulté du pont d'un croiseur ou d'un cuirassé pour poser un écran de fumée : méthode moins coûteuse et plus rapide que l'utilisation habituelle de torpilleurs.

— Oui, fit-il lentement. Je m'en souviens.

— Eh bien ! votre projet nous intéresse maintenant, expliqua Lane. A vrai dire, il nous intéresse déjà depuis un certain temps, mais nous étions trop occupés pour l'examiner en détail. Pourriez-vous m'en parler un peu plus longuement ?

Wallis, toujours obligeant, exposa son idée pendant plus d'une heure. Puis, comme Lane se levait pour prendre congé, il ajouta d'un ton mélancolique :

— Vraiment, c'est décevant. Hier soir, quand vous m'avez téléphoné, je pensais que vous alliez m'interroger sur mon grand projet. Décidément, j'ai l'impression que personne ne le prend au sérieux.

— Ah ? fit Lane poliment, tout en prenant son chapeau. Qu'est-ce que c'est ?

Wallis entreprit de lui décrire sa « bombe sismique ». Quand il arriva au récit de ses essais du lac de Rhayader, l'indifférence à peine dissimulée de Lane fit brusquement place à un intérêt passionné. Il se rassit et écouta religieusement pendant encore une heure. Quand Wallis eut terminé, il hocha la tête.

— J'en parlerai immédiatement à mon chef, dit-il. Je suis sûr qu'il marchera, — et même à fond.

Le lendemain matin, le chef de Lane, ayant annoncé sa venue par téléphone, pénétra à son tour dans le bureau de Wallis. Il en ressortit au bout de trois heures, convaincu dans la mesure où un officier peut l'être par des chiffres.

Aussitôt, l'affaire prit une tournure plus pratique. Wallis obtint l'autorisation de fabriquer six modèles en demi-grandeur de sa bombe, destinés uniquement à de nouveaux essais ; en plus, la R.A.F. lui donna la permission de transformer un Wellington pour pouvoir les lâcher.

En l'espace de quelques semaines, les enveloppes des demi-bombes furent prêtes. Wallis les remplit d'un mélange inoffensif, mais du même poids que le RDX. Le 4 décembre 1942, à 3 heures de l'après-midi, le Wellington transformé décolla du terrain de Weybridge, avec Mutt Summers aux commandes et Wallis accroupi dans le nez de l'appareil, à la place du bombardier. Ils allaient lâcher la première bombe au large de la plage de Chesil, sur la côte sud.

Il avait fallu enlever la trappe de la soute à bombes, et l'étrange forme accrochée sous l'appareil en changeait complètement la silhouette. Les canonniers de la base navale de Portland, ne pouvant identifier cet avion bizarre, se rappelèrent que la prudence est la mère de la sûreté, et ouvrirent le feu. Wallis fut vivement intrigué par l'apparition soudaine d'une multitude de flocons noirs. Il les prit pour de petits nuages et chercha à analyser ce phénomène, jusqu'au moment où le Wellington, dérapant sur l'aile, se mit précipitamment hors de portée. Quelque peu secoué, Wallis se retourna. Voyant l'expression furieuse de Summers, il comprit enfin ce qui était arrivé et songea que la D.C.A. prenait vraiment ses instructions trop à la lettre.

Au large de la plage de Chesil, Summers piqua vers l'eau. Wallis appuya sur le bouton de déclenchement et regarda sa bombe se détacher. Elle tomba avec une lenteur surprenante, — Wallis eut l'impression de voir un film au ralenti, — puis, elle toucha l'eau et disparut dans un jaillissement d'écume. Le geyser retombé, Wallis constata que la bombe s'était à peu près comportée comme il l'avait prévu, — mais seulement à peu près. Quelque chose avait cloché, — un détail d'importance secondaire, sans doute, assez important cependant pour dérégler la dernière phase de la chute. Pendant le retour à Weybridge, il refit mentalement ses calculs et arriva à la conclusion que l'enveloppe, trop faible, avait été légèrement défoncée par la force de l'impact. Dès qu'ils eurent atterri, il se précipita au téléphone pour ordonner de renforcer l'enveloppe des autres bombes.

Le 12 décembre, il s'envola de nouveau, avec une bombe renforcée. Cette fois, Summers con-

tourna Portland à distance respectueuse. Au large de la plage de Chesil, Wallis lâcha la bombe et la regarda descendre, retenant sa respiration. Quand la colonne d'eau fut retombée, il poussa un cri de joie. Tout avait marché à merveille. Au cours des trois journées suivantes, ils lâchèrent encore trois autres bombes. Chaque fois, le système fonctionnait à la perfection.

Summers avait eu l'idée d'emporter une caméra. Ils filmèrent la chute des bombes, afin de prouver de façon indéniable que le système de Wallis était infaillible. Grâce à ces quelques mètres de pellicule, Winterbotham put arranger pour Wallis une entrevue avec les savants qui composaient l'aréopage technique du ministère des Armements. Ces messieurs promirent de rédiger un rapport favorable.

Le 2 février 1943, Wallis eut un second entretien avec le conseiller scientifique de Churchill. Cette fois, le grand homme ne dit pas carrément « non » ; toutefois, il ne dit pas non plus « oui ». Le lendemain, Wallis enregistra sa première victoire. Un grand manitou, — un de ceux qui, jusqu'alors, avaient observé une réserve prudente — lui accorda l'autorisation d'entreprendre les travaux préliminaires à la fabrication d'une bombe réelle, et du calibre nécessaire. Wallis ressentit la joie sauvage d'un avant-centre qui a réussi à marquer un but. Le grand manitou, sans doute pour doucher son enthousiasme, ajouta qu'il ne devait pas nourrir des espoirs excessifs. La réalisation définitive du projet restait surbordonnée aux possibilités de production. Si la fabrication de la bombe risquait de retarder la sortie du nouveau bombardier, déjà en cours de construction, elle ne saurait être envisagée. Ajoutons, par souci d'équité, que ce haut fonctionnaire était évidem-

ment obligé de se montrer prudent. Avec la meilleure volonté du monde, il ne pouvait faire tout ce qu'il aurait voulu faire.

On était alors au début du mois de février 1943. Le meilleur moment pour détruire les barrages se situait aux environs de la mi-mai, lorsque les lacs étaient remplis au maximum de leur capacité. On allait avoir tout juste le temps de préparer le grand raid. Pendant une semaine, Wallis travailla jusqu'à bien après minuit. Le huitième jour, ses plans étaient pratiquement terminés. Et le matin du neuvième jour, le grand manitou lui ordonna, par téléphone, d'arrêter immédiatement la mise au point de la grosse bombe. Le projet était abandonné.

Vingt-quatre heures plus tard, Wallis, sombre et résolu, se rendit au bassin de radoub de Teddington. Il immergea dans l'eau deux caissons étanches en verre, plaça une lampe à arc dans le premier et persuada une jeune femme suffisamment svelte d'entrer dans le second avec une caméra. Puis, il lâcha dans le bassin un modèle réduit de sa bombe. La jeune femme, grâce à l'éclairage, put filmer la trajectoire sous-marine du projectile. La pellicule développée montrait avec une clarté parfaite la bombe qui, après son plongeon, venait se ranger comme en rampant contre le flanc du bassin.

Il mobilisa ensuite son ami Summers pour obtenir par son intermédiaire une entrevue avec le maréchal de l'air Arthur Harris, commandant en chef des services de bombardement. Summers connaissait Harris depuis des années, assez intimement pour l'appeler par son prénom, ce que peu de gens osaient faire. Car toute la R.A.F. savait que Harris était capable d'écraser d'un seul regard une patronne de pension de famille.

Summers et Wallis partirent donc en voiture dans les bois de High Wycombe où Harris avait installé son quartier général. Wallis fut sur le point de franchir le seuil du bureau de Harris quand une voix tonitruante le frappa comme une vague de choc.

— Qu'est-ce que vous voulez ? Je n'ai pas de temps à perdre pour écouter vos balivernes d'inventeur. Si vous croyez que je vais exposer la vie de mes gars pour vous permettre d'expérimenter vos idées de loufoque, vous vous fourrez le doigt dans l'œil !

Wallis ne s'était pas attendu à un accueil pareil. Il sursauta et faillit se sauver. Au dernier moment, il se ressaisit. Poussé par Summers, il avança de quelques pas et distingua, derrière une table couverte de papiers, le torse puissant de Harris. Deux yeux gris le fixaient férocement par-dessus les lunettes descendues jusqu'à la pointe du nez.

— Eh bien ?

— J'ai trouvé un moyen de détruire des barrages en Allemagne, commença Wallis bravement. Les effets d'une telle opération seraient terribles...

— J'ai entendu parler de votre projet, coupa Harris. Il me paraît passablement utopique.

— Si vous vouliez me permettre de vous donner certaines explications...

Harris émit un grognement que Wallis, toujours optimiste, prit pour une autorisation de poursuivre. Il se lança donc, cherchant à exposer clairement les résultats positifs de ses essais sans trop entrer dans les détails techniques. Au bout d'une heure, le grand patron des bombardiers britanniques avait tout assimilé. Cependant, son attitude resta nettement hostile.

— Et vous vous imaginez qu'il suffit de me ba-

ratiner pour m'arracher un groupe de Lancaster ? Vous êtes vraiment naïf, Monsieur !

Wallis se cabra, et Summers, connaissant l'entêtement de l'un et le tempérament coléreux de l'autre, lui allongea en cachette un bon coup de pied. Wallis se frotta le tibia et s'efforça au calme.

— Nous ne voulons pas tout un groupe, reprit-il. Tout au moins pas pour l'instant. Nous avons d'abord besoin d'un seul appareil, pour faire des essais réels.

— Ouais ! grommela Harris. Dois-je comprendre que vous êtes absolument sûr de pouvoir démolir un barrage avec votre bombe-miracle ?

— Absolument sûr. Peut-être faudra-t-il trois ou quatre bombes, mais nous sommes en mesure de les placer toutes au même endroit.

— Bien. Prouvez-le, et je mettrai à votre disposition un groupe de Lancaster. — Il s'interrompit et lança à Wallis un regard à faire trembler un lion. — Seulement, si vos essais n'aboutissent pas, gare à vous ! Des inventeurs à la manque, j'en ai trop vu !

Summers allongea à Wallis un deuxième coup de pied. Puis, souriant, il se pencha vers l'officier.

— Ne vous mettez pas en colère, Arthur. Nous avons apporté un film qui montre le fonctionnement de la bombe. Si vous voulez le voir...

— D'accord. Allons-y.

Ils se rendirent à la salle de projection du quartier général, prenant au passage l'assistant de Harris, le général de division aérienne Saundby. Harris dit à l'opérateur de les laisser.

— Si votre truc est aussi bon que vous l'affirmez, Mr. Wallis, remarqua-t-il, nous n'avons pas besoin d'un spectateur indiscret. Saundby pourra se charger de la projection.

A vrai dire, la formation technique de Saundby avait une grave lacune : on ne lui avait jamais enseigné l'art de projeter un film. Pendant plusieurs minutes, le malheureux livra dans la petite cabine une lutte désespérée à la pellicule qui s'obstinait malicieusement à s'embrouiller. Finalement, il l'emporta et éteignit la lumière. En silence, les quatre hommes suivirent sur l'écran la chute des bombes lâchées au large de la plage de Chesil, et les évolutions sous-marines du modèle réduit dans le bassin de radoub de Teddington. Quand la lumière revint, Harris avait son visage impassible des grands jours.

— Très intéressant, grogna-t-il. Je vais réfléchir...

Summers et Wallis retournèrent à Weybridge ; le premier plutôt amusé, le second en proie à des sentiments contradictoires. Il ne pouvait évidemment savoir pour quelle raison Harris se méfiait tant des inventeurs.

(Cette méfiance, à en croire la rumeur publique, datait de la première guerre mondiale. En 1916, le lieutenant-colonel Harris commandait un groupe de chasse stationné en Angleterre et chargé de détruire les dirigeables allemands. Un jour, Londres lui expédia un inventeur désireux d'expérimenter une idée grandiose : il s'agissait d'accrocher une charge d'explosif à une longue corde qui serait fixée sous le ventre d'un chasseur. L'appareil survolerait le dirigeable de manière à le toucher avec son étrange appendice. Harris, déjà aussi soupe au lait, essaya le dispositif et découvrit que la corde constituait surtout un danger pour l'avion.

— Dans ces conditions, dit-il à l'inventeur, pourquoi ne pas renoncer à cette sacrée corde à linge et lâcher tout simplement la charge.

— Excellent, approuva l'inventeur. Essayons cette méthode.

— Attendez un instant. Puisque nous allons tout simplement lâcher la charge, pourquoi ne pas lui donner un profil aérodynamique ? Elle tomberait plus vite, et avec une plus grande précision.

— Excellent, répéta l'inventeur, enchanté. Ce serait en effet parfait. Il faudrait essayer cela tout de suite.

— Attendez encore un instant, fit Harris et, prenant l'inventeur par le bras, il l'entraîna jusqu'à son propre avion.

— Et ces trucs accrochés sous les ailes, rugit-il, qu'est-ce que c'est, à votre avis ?

Les « trucs » étaient de petites bombes antidirigeables.)

Deux ou trois jours plus tard, Wallis fut convoqué par un haut fonctionnaire qu'il connaissait assez bien et qui, jusqu'alors, l'avait encouragé à poursuivre son projet.

— Ecoutez, Wallis, j'ai une commission pénible à vous faire. Mr X., — il cita le nom du grand manitou qui faisait preuve de tant de prudence, — m'a prié de vous dire que vous devriez cesser d'ennuyer tout le monde avec vos histoires de démolition des barrages allemands. Il paraît que vous les assommez au ministère.

L'espace de quelques instants, ce fut Wallis qui parut assommé. Mais il se ressaisit vite.

— Si vous estimez, dit-il calmement, que je suis incapable de contribuer à l'effort de guerre de la nation, je ferais sans doute mieux de vous envoyer ma démission et de changer de métier. Puisque personne...

Il se tut, stupéfait. Pour la première fois de sa vie, le haut fonctionnaire, si pondéré à l'ordinaire, sortit de ses gonds. D'un bond, il se dressa,

asséna un violent coup de poing sur la table et hurla : « C'est de l'insubordination ! » Deux fois encore, il frappa sur la table en répétant : « De l'insubordination ! » Puis, épuisé, il s'affala dans son fauteuil. Wallis sortit sans un mot. Il erra longuement dans les rues avant de se décider à raconter l'histoire à Sir Thomas Merton, membre de la commission des Inventions du ministère de l'Armement. Merton lui promit son appui, mais Wallis, pour une fois, se sentit vraiment découragé. De toute façon, on avait perdu trop de temps pour envisager une opération parfaitement mise au point vers la mi-mai. Pendant deux jours, Wallis lutta encore contre son désappointement. Puis, il abandonna tout espoir.

Le matin du troisième jour, il fut prié de se rendre, toute affaire cessante, au bureau du manitou prudent. Il y trouva plusieurs personnes, parmi lesquelles il remarqua surtout le haut fonctionnaire qui avait crié à l'insubordination. Ce fut le manitou qui rompit le silence.

— Mr. Wallis, dit-il avec raideur, nous venons de recevoir l'ordre d'entreprendre immédiatement la réalisation de votre projet. L'opération doit avoir lieu à tout prix avant la fin mai.

Wallis mit une bonne minute à se persuader qu'il ne rêvait pas.

Il devait apprendre par la suite que le chef d'état-major de la R.A.F. avait donné son approbation une semaine plus tôt, et que Winston Churchill avait été enthousiasmé par son idée.

IV

L'ESCADRILLE SUICIDE

Au cours des semaines suivantes, Wallis songea plus d'une fois qu'après avoir bataillé si longtemps contre l'inertie des bureaux, il était à présent poussé en avant à une allure vraiment excessive. Il travaillait sans arrêt, de l'aube à minuit, dessinant, calculant, discutant, saisissant parfois de la main gauche un sandwich tout en écrivant de la droite.

Il expliqua brièvement à ses assistants ce qu'ils devaient faire, mais sans leur révéler à quel usage les bombes étaient destinées ; seuls lui-même, Harris et quelques experts savaient comment, où et quand elles allaient servir. Ainsi, un secret absolu entourait la fabrication de l'arme.

Normalement, il eût été impossible de préparer l'opération en dix semaines, — délai tout simplement ridicule. Mais le chef d'état-major de la R.A.F. avait dit qu'il fallait y arriver, par conséquent, cela devait être faisable. A condition de travailler comme des forcenés, de lutter pour chaque minute, d'ignorer résolument les lenteurs de la routine et des règlements.

La bombe allait avoir, au centre, une circonférence de 2 m. 30, et une longueur surprenante. Roy Chadwick, premier dessinateur des usines Avro, commença à tranformer le Lancaster pour lui permettre de transporter l'énorme projectile. Des experts en explosifs, des autorités en matière de tactique, des hommes des services secrets et de centaines d'autres techniciens s'acharnèrent à résoudre des dizaines et des dizaines de problèmes. Chaque jour, un Mosquito, appareil rapide de reconnaissance, se promenait au-dessus de la Ruhr, à 8.000 mètres d'altitude, pour photographier les barrages. Et chaque soir, dans les énormes abris souterrains du G.Q.G. des bombardiers, des spécialistes étudiaient ces photographies à la loupe, afin de vérifier le niveau d'eau des lacs et de contrôler les défenses. Si le secret avait transpiré, ils auraient vu apparaître de nouvelles pièces de D.C.A., — éventualité terrible, car il aurait fallu décommander l'opération. Elle allait être assez dangereuse comme cela. D'après les photos, il y avait au moins six emplacements de D.C.A. autour du seul barrage de la Mœhne, une circonstance qui ne paraissait guère encourageante, car il allait falloir lâcher les bombes de très bas, — si bas que les pilotes, en se penchant dehors, pouvaient presque tremper la main dans l'eau. De plus, les appareils allaient passer entre deux tours construites sur la muraille, et dans lesquelles les Allemands avaient installé des canons. Bref, à première vue, le raid se présentait comme une mission-suicide.

Les Mosquitos de reconnaissance suivaient, dans leur survol du bassin industriel, un trajet capricieux. Ils passaient au-dessus des barrages comme par hasard, afin de ne pas éveiller les soupçons des Allemands. Vers la fin de la première se-

maine, les photographies révélèrent qu'on était en train de réparer le filet antitorpilles tendu devant le barrage de la Mœhne. Comme aucun autre signe d'activité n'apparaissait sur les images prises au cours des journées suivantes, il semblait permis de supposer qu'il s'agissait simplement d'une remise en état périodique. Mais les services secrets avaient eu chaud.

En somme, alors que l'on travaillait fiévreusement en Angleterre, les autorités du Reich paraissaient plongées dans une douce torpeur. Or, en réalité, un Allemand au moins avait conçu de vives inquiétudes. Wallis n'était pas le seul patriote à lutter désespérément contre l'inertie pesante de la bureaucratie !

Dès le 29 août 1939, un certain bourgmestre Dillgardt, premier magistrat d'une ville de la Ruhr, avait alerté les chefs de la région militaire de la Wehrmacht, à Munster. « Etant donné la tension internationale », il se permettait respectueusement de soulever la question de la protection de certains grands barrages, comme ceux de la Mœhne et de l'Eder. En entreprenant cette démarche, il faisait preuve d'une perspicacité peu ordinaire. Fait curieux, la pensée de ce fonctionnaire, pourtant un profane en matière technique, suivait les mêmes cheminements que celle de Wallis.

Dans sa lettre, Dillgardt exprimait d'abord la crainte qu'une grosse bombe, explosant dans le lac à quelque 20 mètres de la muraille, n'ouvrît une énorme brèche dans l'ouvrage, grâce à l'effet de compression de l'eau. Il admettait humblement que les experts consultés ne partageaient pas ses appréhensions, mais il brossait néanmoins un tableau apocalyptique de la catastrophe que serait une rupture des barrages, — tableau presque iden-

tique aux conclusions de Wallis. Il suggérait donc un renforcement des défenses des principaux ouvrages.

Les autorités militaires répondirent avec une courtoisie parfaite, promettant à monsieur le Bourgmestre d'examiner la question avec toute l'attention qu'elle méritait. Dillgardt devait connaître la signification de cette belle formule, car il écrivit de nouveau, pour signaler aux dites autorités un livre intitulé *L'Horreur des bombardements*, et dont l'auteur, Camille Rougeron, consacrait un chapitre entier à la destruction des barrages. Les militaires, toujours aussi polis, remercièrent le bourgmestre, ajoutant que la question « restait à l'étude ».

Au cours des trois années suivantes, le dossier des lettres échangées entre Dillgardt et la Wehrmacht prit des dimensions impressionnantes. Bien entendu, toute cette masse de correspondance ne servit strictement à rien. L'indiscret qui aurait étudié le dossier se serait vite lassé : ce n'était qu'une succession monotone d'appels angoissés et de réponses adroitement évasives. En temps de paix, une telle bataille entre fonctionnaires civils et militaires se termine généralement par la victoire des civils mais, en temps de guerre, c'est d'habitude l'armée qui l'emporte, et les officiers de l'état-major de Munster étaient particulièrement imperméables aux arguments d'un vulgaire pékin.

Dillgardt prédisait même que l'attaque, si elle devait avoir lieu, se produirait au mois de mai, lorsque les lacs seraient remplis au maximum. Il soulignait l'accroissement constant du calibre et de la puissance des bombes britanniques, exigeait des filets antitorpilles renforcés, des écrans de fumée, des barrages de ballons, projecteurs, piè-

ces lourdes de D.C.A., dispositifs d'alerte, et ainsi de suite. Doué d'une ténacité extraordinaire, il revenait sans cesse à la charge. De temps à autre, il obtenait une petite satisfaction : au début de l'année 1940, par exemple, la Wehrmacht plaça en effet plusieurs canons lourds de D.C.A. et quelques projecteurs autour de la Mœhne, — probablement surtout pour calmer le bourgmestre, car un mois plus tard, elle les enleva de nouveau.

Ce manège se reproduisit encore deux fois. Peu à peu, comme Dillgardt continuait à les harceler, les militaires abandonnaient leur politesse initiale, Sarcastiques, les généraux exprimèrent leur profonde gratitude à ce civil qui leur expliquait si obligeamment ce qu'ils avaient à faire. Dillgardt, stoïque, poursuivit ses efforts épistolaires, jusqu'au jour où il reçut une réponse consistant en une seule phrase :

« Monsieur,

« Désormais, il sera inutile de nous faire parvenir des rapports hebdomadaires sur le niveau d'eau des lacs-réservoirs de la Ruhr.

« Heil Hitler !

(signé) : illisible. »

Un peu plus tard, la Wehrmacht jeta au bourgmestre une dernière miette sous forme de deux canons de 20 mm.

A son quartier général dans les bois de High Wycombe, Sir Arthur Harris réfléchissait à deux problèmes : comment il fallait exécuter l'attaque, et à qui il allait la confier. Le 15 mars, il convoqua le général de l'air Ralph Cochrane, depuis

deux jours commandant de la 5e division de bombardement.

— J'ai un boulot pour vous, Cocky, commença Harris. Un boulot assez spécial. Voilà de quoi il s'agit...

Il lui parla longuement de l'étrange bombe inventée par Wallis et de l'objectif auquel elle était destinée.

— Je sais bien que ça paraît plutôt utopique, conclut-il, mais je crois quand même qu'il y a dans cette histoire des possibilités intéressantes.

— Certainement, Monsieur, approuva Cochrane. Je connais Wallis depuis vingt-cinq ans. C'est un ingénieur étonnant, un homme qui sait à quoi il s'engage.

— Espérons-le, grommela Harris. En tout cas, c'est vous, Cocky, que je voudrais charger de l'organisation de cette opération. Demandez-moi ce que vous voudrez, — en restant dans des limites raisonnables, bien entendu.

Cochrane se gratta la tête.

— J'aurai besoin de quelques bons équipages, fit-il, pensif. Le mieux serait sans doute de prendre un de mes propres groupes de bombardement, de l'isoler, pour assurer le secret, et de le mettre aussitôt à l'entraînement.

— Je n'aimerais pas beaucoup cette façon de procéder, objecta Harris. Autant que possible, je voudrais éviter d'enlever tout un groupe aux forces disponibles pour le travail courant. Je pensais plutôt à former un nouveau groupe, composé d'hommes expérimentés qui viennent de terminer leur tour d'opérations. Evidemment, nos gars sont en général impatients de partir en permission. Mais les vrais mordus ne se feront pas trop prier pour accomplir une mission supplémentaire.

Croyez-vous pouvoir en trouver un nombre suffisant dans votre propre division ?

— Sans aucune difficulté. Est-ce que vous tenez à confier le commandement de la nouvelle unité à quelqu'un en particulier ?

— Justement. Si vous pouviez avoir Gibson, ce serait parfait.

Cochrane acquiesça d'un bref signe de tête, salua et sortit. Tout en roulant lentement vers la vieille demeure victorienne où était installé le quartier général de la 5e division aérienne, il songeait à la tâche qui l'attendait. Quant à Harris, resté dans son bureau, il songeait surtout à l'homme auquel il avait confié cette tâche. Il savait qu'il n'aurait pu faire un meilleur choix. Cochrane, vif et vigoureux de corps et d'esprit, devait sa belle carrière uniquement à ses qualités exceptionnelles. Il ne connaissait qu'un seul évangile : l'efficacité totale qu'il recherchait avec une détermination farouche, féroce même à en croire certains de ses subordonnés qui tremblaient devant lui. Ses équipages, en revanche, étaient toujours prêts à faire tout ce qu'il leur demandait, à accomplir les missions les plus téméraires. Ils savaient que leur chef ne laissait rien au hasard.

En outre, Cochrane connaissait Wallis de longue date. Les deux hommes avaient déjà travaillé ensemble pendant la première guerre mondiale, lorsque Cochrane appartenait encore à l'aéronavale. C'était Cochrane qui avait piloté les prototypes de dirigeables conçus par Wallis et expérimenté le mât d'amarrage inventé par son ami. De cette époque de tâtonnements, il gardait une préférence marquée pour les méthodes scientifiques. Alors que tant d'autres officiers traitaient les ingénieurs de « théoriciens », Cochrane, lui, était heureux de

collaborer à nouveau avec l'un des plus brillants parmi eux.

Cette même nuit, un petit bonhomme au visage carré, le lieutenant-colonel Guy Gibson, décolla pour la dernière sortie de son troisième tour d'opérations. S'il en revenait, il allait partir en permission, — et même en permission prolongée, car il volait pratiquement sans interruption depuis les premiers jours de la guerre. Cette fois, l'objectif était Stuttgart. Son Lancaster emportait un des nouveaux « briseurs de béton », une bombe de 4 tonnes. Ce n'était pas encore la « bombe sismique » dont rêvait Wallis, mais tout de même un projectile redoutable qui, au cours de l'année précédente, avait ouvert des plaies terribles dans les villes et les usines du Reich.

A mi-chemin, un des quatre moteurs tomba en panne, et l'appareil perdit rapidement de la hauteur. Gibson quitta la formation, se rapprocha du sol, mais poursuivit sa route. La dernière sortie du tour d'opérations est toujours une rude épreuve, avec son fol espoir d'un répit de six mois et la crainte de faire le grand plongeon avant d'y arriver. Au moment du décollage, le répit paraît à la fois très proche et très éloigné ; même pour les pilotes les plus endurcis, l'attente du départ en vacances n'a rien d'agréable. Gibson préférait courir des risques accrus, plutôt que de rentrer au terrain et de recommencer à attendre.

Au-dessus de Stuttgart, il parvint, en faisant tourner les trois autres moteurs au maximum, à remonter suffisamment pour pouvoir lâcher sa bombe sans être atteint par la déflagration. Puis, il piqua, pressé de retrouver l'ombre protectrice du sol. Il effectua le retour au ras des arbres. L'atterrissage fut parfait. Gibson eut un rire si-

lencieux. C'était sa cent soixante-treizième mission. A vingt-cinq ans, il était lieutenant-colonel, chef d'une escadrille de bombardiers, décoré du *Distinguished Service Order* et du *Distinguished Flying Cross* (en abrégé, D.S.O. et D.F.C.).

Il se réveilla tard, la tête encore bourdonnante du vacarme des moteurs, et s'étira voluptueusement. Cette fois, ça y était, — il se voyait déjà en vacances, dans les collines verdoyantes de Cornouailles Mais l'homme propose, le destin dispose. A midi, il apprit que sa permission était provisoirement annulée, et qu'il était affecté au quartier général de la 5e division aérienne.

Vingt-quatre heures plus tard, il pénétra dans le bureau de Cochrane.

— Ah ! bonjour, Gibson. Tout d'abord, mes félicitations pour la barre à votre D.S.O.

— Merci, Monsieur.

— Maintenant, dites-moi, accepteriez-vous encore une mission en supplément ?

Gibson ravala sa salive.

— Quel genre de mission ? demanda-t-il, d'un ton résigné.

— Une mission extrêmement importante. Je ne puis vous en dire davantage, pour l'instant, sauf un détail qui vous décidera peut-être : ce serait vous qui commanderiez l'opération.

— Ouais ! Eh bien ! je... j'accepte, Monsieur, grommela Gibson, pensant à la D.C.A. et aux chasseurs allemands qu'il avait bien espéré ne pas revoir pendant un certain temps

— Bravo ! mon vieux. Je vous expliquerai de quoi il s'agit, dès que j'en aurai le droit.

Gibson salua et sortit, vaguement inquiet et passablement furieux contre lui-même. Il dut attendre deux jours, — deux journées mortelles, — avant d'être convoqué à nouveau. Cette fois, un

autre officier assistait à l'entretien, le colonel Whitworth, commandant de la base de bombardiers de Scampton, un homme trapu de quelque trente ans et qui avait à son actif une longue série de missions dangereuses. Gibson le connaissait ; il l'avait toujours trouvé très sympathique.

— Asseyez-vous, fit Cochrane aimablement. Une cigarette ? Avant-hier, vous avez accepté de vous charger d'une mission en supplément. Seulement, vous ignoriez à quoi vous vous engagiez. Je dois vous prévenir qu'il ne s'agit pas d'une sortie ordinaire ; en plus, l'opération ne pourra avoir lieu que d'ici à deux mois.

« Bonté divine, songea Gibson. C'est le *Tirpitz !* » Le cuirassé allemand, bâtiment « incoulable » de 45.000 tonnes, était embusqué dans un fjord de Norvège, une menace constante pour les convois à destination de la Russie, protégé par une D.C.A. meurtrière et des nuées de chasseurs.

— Dans cette opération, poursuivit Cochrane, l'entraînement joue un rôle si capital que le commandant en chef envisage la création d'une formation spéciale. C'est vous qui la créerez. A mon avis, vous devriez vous installer à la base du colonel Whitworth, à Scampton. En ce qui concerne les équipages, il vous faut évidemment le dessus du panier ; à vous de les choisir. J'ai déjà informé toutes les unités qu'elles seront obligées de se séparer de leurs meilleurs hommes. Comme les chefs de groupe n'en seront pas enchantés, vous devriez, je pense, essayer de prendre surtout des hommes qui, de toute façon, arrivent à la fin de leur tour d'opérations. Ceci dit, il faudra faire vite ; le délai dont vous disposez pour l'entraînement est terriblement court. Faites l'impossible pour que votre escadrille soit au travail d'ici à quatre jours.

— Oui, Monsieur. Je ferai ce que je pourrai. Maintenant, quel genre d'entraînement ? Et... quel genre d'objectif ?

— Vol à basse altitude. Il faudra que vous arriviez à vous promener au ras des pâquerettes, — et de nuit, — comme si c'était votre seconde nature. Quant à l'objectif, je ne puis encore rien vous dire. C'est archisecret. J'insiste de nouveau sur ce point essentiel : il faut que vous sachiez tous voler très bas, en pleine nuit. C'est la seule méthode possible pour l'opération envisagée. Le moment venu, vous serez envoyé dans une région où il serait malsain, pour un groupe isolé, de voler à l'altitude normale.

Gibson hocha la tête. Il savait ce que cela signifiait : l'Allemagne ! Une formation isolée, volant à 5.000 mètres attirerait sur elle tous les chasseurs de nuit. C'était moins grave pour une force composée de centaines d'appareils, masse énorme qui, par son seul volume, induisait en erreur les postes de radar de l'ennemi, dont les centaines de mitrailleuses, aux feux croisés, tenaient les chasseurs à distance respectueuse. Mais une escadrille isolée ! Il allait falloir faire du rase-mottes, sur des centaines de kilomètres. Tant pis, on essaierait. Il connaissait un certain Martin qui avait mis au point toute une tactique pour survoler l'Allemagne à basse altitude. Gibson l'avait rencontré le jour où Martin avait été décoré par le roi, justement pour avoir élaboré cette méthode.

— Quant aux appareils, reprit Cochrane, les services techniques s'en occupent. Vous recevrez le premier demain matin.

Gibson comprit que l'entretien était terminé. Déjà Cochrane, les sourcils froncés, se plongea dans l'étude d'un dossier. Gibson salua et tendit

la main vers le bouton de la porte quand Cochrane leva brusquement la tête.

— J'oubliais... vous prendrez les mesures nécessaires pour sauvegarder le secret. Pour tout le monde, vous êtes simplement chargé de former une nouvelle escadrille. Par la suite, nous chercherons un meilleur moyen de camouflage.

Dehors, Whitworth, avant de monter en voiture, serra longuement la main de Gibson.

— Alors, je vous attends à Scampton, demain ou après-demain. A votre arrivée, tout sera prêt. Je pense que vous aurez environ sept cents hommes sous vos ordres.

Quelque peu ahuri, Gibson se rendit au service du personnel afin de se renseigner sur ce qu'il fallait faire pour former une nouvelle escadrille. Une heure plus tard, réfugié au mess, il fixait d'un air désespéré une liste interminable de choses à faire et de gens à voir.

Un officier d'état-major l'aida à choisir ses équipages. Heureusement, Gibson connaissait personnellement la plupart des pilotes. Mais il lui fallait encore des navigateurs, des mécaniciens, des pointeurs, des radios, des mitrailleurs. La sélection terminée, Gibson avait une liste de cent quarante-sept noms, — vingt et un équipages complets, sept hommes par appareil. Pour lui-même, Gibson avait pu garder son équipage habituel ; tous étaient, comme lui-même, arrivés à la fin de leur tour d'opérations, mais tous étaient prêts à venir avec lui.

Au service du personnel, on lui indiqua le nombre et la spécialité des « rampants » dont il allait avoir besoin. Un colonel compréhensif lui promit de choisir dans tous les groupes les meilleurs hommes et de les transférer à Scampton dans les quarante-huit heures.

Au service du matériel, on lui promit, pour commencer, dix Lancaster, livrables à Scampton. En même temps que les appareils, il allait recevoir les bougies et pièces détachées, les chariots à bombes et les treuils, les enduits, peintures, cales, bouteilles thermos et ainsi de suite. A voir s'allonger la liste, Gibson se sentit pris d'une véritable frayeur. Un autre officier lui promit tout ce qu'il fallait pour ses hommes : couvertures et lacets, bouteilles thermos et ainsi de suite. A voir s'allonpier hygiénique. Pendant deux jours, Gibson travailla comme un forcené, assisté par l'adjoint de Cochrane, le colonel Satterly, qui nageait dans ces milliers de détails comme un poisson dans l'eau. Au bout de deux jours, tout était prêt. Rien ne manquait, — sauf une chose.

— Au fait, s'enquit Satterly, cette nouvelle escadrille, ou plus exactement ce nouveau groupe de bombardement, s'appellera comment ?

— S'appellera ? Que voulez-vous dire, Monsieur ?

— Voyons, il vous faut un numéro pour le désigner ?

— Ah ? Et où va-t-on me donner ce numéro ?

— Quelque part au ministère de l'Air. Je ne sais plus très bien dans quel service. De toute façon, ces messieurs ne sont jamais pressés. Je vais leur donner un coup de fil. En attendant, vous n'avez qu'à vous appeler l'escadrille X.

Le 21 mars, à l'heure du dîner, le lieutenant-colonel Guy Gibson débarqua à Scampton pour prendre le commandement de l'escadrille fantôme X. Au mess des officiers, il trouva plusieurs de ses équipages en train de bavarder et de boire. Les serveurs les regardaient avec une curiosité manifeste. De toute évidence, ce n'était pas une

escadrille ordinaire. L'âge moyen des hommes se situait aux environs de vingt-deux ans, mais c'étaient sans exception des vétérans. Pas un uniforme sur lequel n'eût brillé le ruban du D.F.C. ; pas un visage qui n'eût porté, gravé au burin, le souvenir de nombreuses heures passées dans l'enfer de la D.C.A. allemande.

Les présentations faites, Gibson allait de l'un à l'autre, toujours suivi du fidèle Nigger, son énorme terre-neuve noir. Quelqu'un versa dans une écuelle un demi de bière que Nigger lapa avec une satisfaction bruyante.

De son ancien groupe, le 106e, Gibson avait gardé, en plus de son propre équipage, ceux de Hopgood, de Shannon et de Burpee. Hopgood, Anglais typique, était blond et assez beau garçon, malgré une incisive protubérante. Shannon, Australien âgé tout juste de vingt ans, avait un visage tellement poupin qu'on lui en aurait donné à peine seize ; depuis quelques semaines, il laissait pousser sa moustache, afin de se vieillir.

Gibson fut heureux de retrouver Micky Martin, encore un Australien, au regard vaguement inquiétant, au visage barré par une énorme moustache dont les bouts effilochés lui caressaient les oreilles. Gibson l'avait rencontré au palais de Buckingham, le jour où il avait reçu lui-même, des mains du roi, son D.S.O., et Martin son premier D.F.C. En sortant du palais, Martin lui avait expliqué sa tactique du vol à basse altitude.

Il avait constaté qu'en volant très bas, on avait de bonnes chances d'échapper aux chasseurs. Si l'on volait encore plus bas, on échappait même à la D.C.A. lourde dont les obus éclataient bien plus haut. Et en descendant au ras des arbres, on passait si vite que même les pièces légères n'avaient pas le temps de vous ajuster convenablement. Il

restait évidemment le danger des ballons, mais Martin estimait, à juste titre, qu'on ne risquait guère d'en rencontrer beaucoup si l'on suivait tout bêtement les grandes routes ou les voies ferrées. En outre, comme il avait depuis deux ans les mêmes mitrailleurs, deux « pays » d'Australie, l'équipage, entraîné à jouer à saute-mouton avec les arbres, les maisons, les moindres collines, avait appris à détruire, à coup sûr, les projecteurs de la D.C.A. ennemie. En plus des deux mitrailleurs, Simpson et Foxlee, l'équipage de Martin comprenait encore un navigateur expérimenté, Jack Leggo, et un pointeur de classe, Bob Hay, tous les deux également Australiens. Gibson savait que cette équipe, venue des antipodes, était une des meilleures de toute la R.A.F.

Ils se séparèrent assez tard. La plupart des jeunes gens étaient très gais, mais le plus gai de tous était incontestablement Nigger dont l'écuelle n'était jamais restée vide. Malgré ces libations, le terre-neuve tenait encore plus ou moins sur ses pattes. Quand Gibson se leva, il le suivit en titubant, traçant une piste liquide et ondulante le long du couloir.

Le lendemain matin, Gibson réunit ses hommes dans la grande salle au deuxième étage du bâtiment principal.

— Vous devez vous demander pourquoi nous sommes ici, commença-t-il. Eh bien ! voilà : nous formons une unité d'élite, chargée d'un boulot spécial qui, d'après ce que l'on m'a dit, aura des conséquences énormes et pourra abréger la guerre. Je ne puis encore vous dire quel sera notre objectif. Je puis seulement vous indiquer que vous aurez à vous entraîner au vol en rase-mottes, de jour et de nuit, jusqu'à ce que vous puissiez vous balader les yeux fermés à trois mètres du sol.

Il y eut des murmures, des exclamations étouffées, des rires ironiques. Puis, une voix dit d'un ton dépité :

— Seigneur ! C'est pour le *Tirpitz !*

— Ne tirez donc pas des conclusions hâtives, protesta Gibson. Peut-être s'agit-il du *Tirpitz*, peut-être d'un objectif tout à fait différent. Mais si je vous demande de survoler tel arbre, quelque part au beau milieu d'un bois, il faut que vous soyez capable de le faire. Si je vous demande de passer sous un pont dont les piliers ne sont pas suffisamment espacés pour laisser passer votre appareil, il faut que vous le tentiez quand même. Bref, il faut que vous puissiez faire n'importe quoi, sans poser de questions.

Il y eut un long silence. Les hommes se regardèrent ; les uns étaient graves, les autres souriaient, d'un sourire quelque peu amer.

— Une discipline totale est donc indispensable, reprit Gibson. De même, une discrétion absolue. Bien entendu, tous ces préparatifs feront jaser. On s'étonnera de voir des garçons de votre valeur groupés dans une seule unité. Mais je vous demande instamment, je vous ordonne de la boucler. Si, dans un bar, quelqu'un essaie de vous tirer les vers du nez, dites-lui de s'occuper de ce qui le regarde. Votre vie dépend dans une large mesure de votre silence. Si nous parvenons à surprendre les Allemands, tout ira bien. S'ils sont prévenus, s'ils nous attendent...

Il s'interrompit, puis, d'un geste, les congédia.

L'après-midi, il fit la connaissance du sergent-chef Powell, maître après Dieu du personnel rampant et excellent organisateur. Pour l'instant, Powell n'avait pas encore grand-chose à organiser : l'escadrille X ne consistait encore, au point de

vue matériel, qu'en un assemblage de trois objets : un bureau pliant, une chaise et un téléphone.

Ce fut par ce téléphone que Cochrane transmit à Gibson un ordre bizarre :

— Je vous envoie une liste de lacs en Angleterre et dans le Pays de Galles. Je voudrais que vous les fassiez photographier, aussi vite que possible.

Gibson avait appris à ne jamais poser des questions, du moment qu'il était sûr de ne recevoir aucune réponse.

— C'est entendu, Monsieur, dit-il, tout en rangeant dans le tiroir de son bureau un petit assortiment de trombones, gommes, règles et crayons.

Le sergent-chef Powell frappa à la porte.

— Le personnel rampant est au complet, à présent, annonça-t-il.

— Merci, chef. Dites à l'officier du service du matériel que j'aimerais passer demain matin une revue de détail.

Deux minutes plus tard, Powell revint.

— Le capitaine du service du matériel déclare que c'est impossible. Il n'a pas eu le temps...

— Passez-le moi au téléphone, coupa Gibson.

La minute d'après, à l'autre bout du fil, un capitaine eut un sursaut de frayeur. Il avait cru que l'écouteur explosait contre son oreille. Dompté et tremblant de peur, il se garda bien d'élever la moindre objection. Le lendemain matin, à la revue de détail, Gibson constata que l'équipement des hommes était complet.

Il constata encore autre chose. Plusieurs chefs d'escadrille, instruits à envoyer leurs meilleurs hommes, avaient profité de l'occasion pour se débarrasser des « poids morts ». Gibson, inexorable, renvoya les malheureux à leurs unités respectives. Sur les cinq auxiliaires féminines, deux étaient

enceintes. Gibson qui ne s'intéressait qu'à une seule gestation, — celle de son unité, — les renvoya également.

Comme il allait partir au mess pour prendre un dîner bien mérité, il rencontra le colonel Whitworth.

— Eh bien ! Gibson, paraît que vous allez commander la 617e escadrille. Mes félicitations !

Gibson parut stupéfait.

— La 617e escadrille ? répéta-t-il, abasourdi. Qu'est-ce que c'est que cette histoire ? Je croyais... Où diable se trouve-t-elle cette escadrille ?

— Ici, voyons. C'est le numéro de votre nouvelle unité. Pour une fois, ils se sont dépêchés, au ministère. Vos lettres de code sont A J. Venez, on va arroser ça. A la santé de la 617e escadrille !

V

LE MOMENT APPROCHE

Le lendemain matin, Gibson reçut dans son bureau la visite de Humphries, le nouvel adjudant du groupe. Il lui expliqua brièvement ce qu'il savait lui-même — ce n'était pas grand-chose — puis, comme Humphries allait sortir, il ajouta :

— Je me demande quand ces messieurs vont nous dire de quoi il s'agit exactement. Mais je sens que ce groupe de bombardement n'a qu'une alternative : ou bien il fera parler de lui dans le monde entier, ou bien il sera exterminé.

— Je vous demande pardon, Monsieur ? fit Humphries, ahuri.

Gibson le regarda sans répondre, et l'adjudant, de plus en plus déconcerté, battit précipitamment en retraite.

Vingt-quatre heures plus tard, « ces messieurs » soulevèrent un coin du voile. Un coin à vrai dire minuscule. Satterly téléphona à Gibson pour lui donner des instructions passablement mystérieuses : il devait prendre tel train et descendre à Weybridge où on l'attendrait à la gare.

— Puis-je savoir qui m'attendra ? s'enquit Gibson.

— Inutile. La personne en question vous connaît.

A deux heures et demie, Gibson sortit de la gare de Weybridge. Une voix familière le héla :

— Hello, Guy !

Assis au volant d'une petite Fiat, un homme aux épaules de lutteur lui fit signe d'approcher.

— Mutt Summers ! s'exclama Gibson, stupéfait. C'est vous, le type qui doit venir me chercher ?

— Oui, si vous êtes le type que j'attends. Montez.

La voiture prit la route bordée d'arbres qui conduisait aux usines Vickers, mais, à l'étonnement de Gibson, elle passa devant le grand portail et continua vers la campagne.

— Où allons-nous, Mutt ? demanda Gibson, de plus en plus intrigué. Et pourquoi m'ont-ils convoqué si brusquement ?

— Vous le saurez dans quelques minutes. Vous vous rappelez le jour où vous êtes venu me trouver pour essayer de vous faire engager par la Vickers comme pilote d'essai ? Je vous avais conseillé de vous engager d'abord dans la R.A.F., afin d'apprendre à piloter — ce que j'appelle piloter. Il doit y avoir sept ou huit ans de cela, si j'ai bonne mémoire.

— Huit ans. C'était en 1935.

— Eh bien ! aujourd'hui, on vous chargera d'un essai assez particulier. Vous verrez...

La voiture s'arrêta devant une maison située à la lisière de Burhill. Summers fit entrer Gibson dans une vaste pièce dont les portes-fenêtres s'ouvraient sur un terrain de golf. Un homme aux cheveux blancs les accueillit aimablement.

— Je suis heureux de faire votre connaissance,

colonel. Nous allons enfin pouvoir nous attaquer à la solution pratique du problème. Je suppose que vous ne savez pas grand-chose de notre nouvelle arme.

— Notre nouvelle arme ? répéta Gibson. Je ne sais rien du tout. Le général Satterly m'a simplement dit que vous me mettriez au courant.

— C'est très ennuyeux, — diablement ennuyeux. Comment vais-je faire ? C'est que...

— Mais puisque le général a dit...

— Bien sûr, seulement... Vous comprenez, il s'agit d'une affaire archi secrète, et je n'ai pas le droit de révéler quoi que ce soit à qui que ce soit, sauf aux personnes figurant sur cette liste.

Il brandit une feuille sur laquelle étaient inscrits cinq ou six noms.

— Voyons, gronda Summers, c'est complètement ridicule...

— Ça vous pouvez le dire, approuva Wallis. Enfin... je vais essayer de vous mettre au courant sans enfreindre la consigne, et Satterly vous expliquera le reste à votre retour. Avez-vous au moins une idée de l'objectif que vous allez attaquer ? Non plus ? De mieux en mieux. C'est tout de même extraordinaire...

Gibson, lui aussi, commençait à trouver que tout cela était bien extraordinaire. Allait-on lui demander de bombarder un objectif qu'il ignorait, avec une arme qu'il ignorait également ?

— Voyez-vous, reprit Wallis, il existe sur le territoire du Reich un petit nombre de... comment dirai-je... d'installations qui sont énormes, massives, cyclopéennes et d'une importance vitale pour l'effort de guerre ennemi. Or, avec des bombes ordinaires, on arriverait tout juste à les ébrécher. J'ai réussi à mettre au point une bombe spéciale de gros calibre, basée sur le principe de la vague

de choc. Principe que vous connaissez, je pense ?

Il exposa au pilote les effets surprenants de la vague de choc, puis insista longuement sur la nécessité de placer les bombes exactement à l'endroit voulu. Comme Gibson, manifestement sceptique, ne pouvait s'empêcher de secouer la tête, Wallis se leva.

— Venez, je vais vous montrer comment cela fonctionne en pratique.

Il le conduisit dans une pièce voisine, installée en salle de projection. La lumière éteinte, un gros titre annonça sur l'écran : « Essai secret n° 1 ». Un Wellington apparut, survolant une étendue de mer. L'appareil piqua brusquement, un objet se détacha de son ventre, en une chute curieusement ralentie, pour disparaître au milieu d'une immense colonne liquide. Le geyser retomba, et Gibson, stupéfait, poussa une sourde exclamation. Cette chose fonctionnait en effet, elle se comportait de façon inattendue, mais singulièrement efficace. Wallis rétablit la lumière.

— Eh bien ! fit-il, qu'est-ce que vous en dites ? Maintenant, vous savez pourquoi nous... ou plutôt, pourquoi *vous* devez placer cette bombe avec une précision absolue.

— Au-dessus d'une étendue d'eau ? demanda Gibson, anxieux d'obtenir enfin une indication sur l'objectif à attaquer.

— Oui. Au-dessus de l'eau, la nuit ou au petit matin. Il y aura peut-être du brouillard. Vous volerez à une vitesse de 375 km-heure, à 20 mètres d'un plan d'eau parfaitement calme. Vous croyez-vous capable, dans ces conditions, de placer une bombe exactement à l'endroit voulu ?

— Au-dessus de l'eau, il est extrêmement difficile d'estimer son altitude, déclara Gibson. Surtout au-dessus d'un plan d'eau lisse, c'est-à-dire

sans aucun relief. Quelle sera la marge d'erreur admise ?

— Exactement zéro. C'est justement le *hic.* Il faut que vous voliez à exactement 20 mètres, — ni plus haut ni plus bas. Autrement, ça ne marchera pas.

— On peut toujours essayer, grommela Gibson. J'espère que nous trouverons un moyen. Ce sera dur.

— Et il reste tant de choses à mettre au point ! soupira Wallis.

Dans le train qui le ramenait à Scampton, Gibson s'efforça de deviner l'objectif de l'opération. Au-dessus d'un plan d'eau ? Cela ne pouvait s'appliquer, songeait-il, qu'au *Tirpitz,* ou à des hangars à sous-marins. Il ne put s'empêcher de frissonner. Des objectifs de choix, en effet, et qui devaient être littéralement farcis de canons de D.C.A. Cela promettait !

Le lendemain matin, il réunit ses chefs d'équipage pour leur annoncer qu'ils allaient avoir à bombarder d'une altitude de 20 mètres. Par mesure de précaution, il ne fit encore aucune allusion à la nouvelle bombe. Puis, il aborda le problème du vol de nuit.

— Il faudrait profiter du clair de lune pour notre entraînement, proposa Dinghy Young, chef de groupe adjoint.

— Alors, nous ne volerons pas souvent, railla Maudslay. En cette saison, le clair de lune est plutôt rare, dans ce pays. Si nous portions plus simplement des lunettes de soleil, aux verres très foncés ? Ainsi, nous pourrions nous entraîner même en plein jour.

— Non, fit Gibson. Avec des verres fumés, on distingue mal les cadrans des instruments. Mais j'ai entendu parler d'une nouvelle méthode d'en-

traînement : on fabrique en quelque sorte une nuit synthétique. On met des écrans couleur d'ambre autour du poste de pilotage, et le pilote porte des verres bleus. De cette façon, on reproduit l'éclairage de la lune, et le pilote voit quand même ses instruments. Je vais demander à Satterly de me procurer ces écrans.

Un autre sujet d'inquiétude était la navigation. A très basse altitude, le navigateur ne voit qu'une petite partie de la région survolée. Il lui faut donc, pour se retrouver, des cartes à très grande échelle, comportant une multitude de détails. Or, l'emploi de ces cartes l'oblige à changer constamment de feuille, à les plier, à les déplier, ce qui ne facilite guère sa tâche. Leggo, promu navigateur en chef du groupe, proposa de découper, dans les cartes successives, la route à suivre, de coller les bandes ainsi obtenues et d'enrouler le tout sur un petit tambour ; chaque navigateur allait préparer son rouleau. Comme ils devaient voler très bas, les relevés par radio n'allaient pas servir à grand-chose. Ils seraient forcés de se guider essentiellement d'après la carte.

Le lendemain, pendant qu'un premier équipage photographiait, au cours d'un vol de cinq heures, une quarantaine de lacs dans le Nord de l'Angleterre, Gibson prépara dix itinéraires d'entraînement. Au cours des journées suivantes, les Lancaster promenèrent le tonnerre assourdissant de leurs moteurs à 35 mètres au-dessus des plaines du Lincolnshire, des comtés de Suffolk et de Norfolk. Les paysans se bouchaient les oreilles, et les pilotes étaient enchantés.

Voler en rase-mottes est plus excitant, plus sportif, et aussi beaucoup plus dangereux. On est toujours tenté de se glisser entre deux cheminées d'usine, ou d'incliner l'appareil pour faire passer

une aile par-dessus un arbre. A ce petit jeu, la R.A.F. perdait chaque mois un nombre appréciable d'appareils et d'équipages. Bien entendu, ce genre d'exercice était strictement interdit, et les pilotes de Gibson jubilaient à l'idée de pouvoir s'en donner à cœur joie, sur l'ordre et avec la bénédiction de leur chef. A des centaines de kilomètres à la ronde, les patrouilles de police, exaspérées par le vrombissement insolent des gros appareils, notaient les lettres A J peintes sous les ailes et rédigeaient des réclamations véhémentes. Chaque soir, Gibson passait un bon quart d'heure à déchirer en menus morceaux les plaintes affluant à son bureau.

Trois jours plus tard, les appareils descendirent à 25 mètres. En même temps, ils étendirent leurs parcours jusqu'aux régions montagneuses du Nord et du Sud-Ouest, escaladant et dévalant les massifs du Pays de Galles, de la Cornouailles et de l'Ecosse. Ils montèrent même jusqu'aux Hébrides, semant la terreur parmi les troupeaux de chevaux blancs et réveillant l'écho des falaises.

Gibson, aux commandes de « G pour George », son propre Lancaster, s'envola pour le lac de Derwent, dans les montagnes galloises, afin de mettre au point la partie la plus scabreuse du programme d'entraînement : le survol d'un plan d'eau à exactement 20 mètres. Basculant par-dessus les collines, il redressa en atteignant le bord du lac pour cabrer l'appareil en arrivant à l'extrémité opposée du cirque. Il répéta la manœuvre plusieurs fois et constata qu'il n'avait aucune difficulté à maintenir l'aiguille de l'altimètre sur la marque des 20 mètres. Cependant, il savait que ce résultat n'avait qu'une portée limitée. Personne ne pouvait prédire la pression barométrique qui, le jour J, allait régner sur l'Allemagne ; or, l'alti-

mètre est basé sur cette pression. Il fallait trouver un moyen d'estimer correctement l'altitude de l'appareil sans le secours de l'altimètre. A force de s'entraîner, on y arriverait peut-être. Sinon...

Il fit une nouvelle tentative au crépuscule. Des traînées de brouillard dérivaient sur le lac, et le paysage paraissait singulièrement hostile. Gibson serra les dents. Le plan d'eau, parfaitement lisse, se confondait avec la brume. Impossible de se rendre compte de l'altitude. L'appareil faillit percuter dans le lac. Gibson redressa brutalement. Dans la tourelle arrière, Trevor-Roper, assis à la place du mitrailleur, étouffa une exclamation en voyant l'eau se creuser sous l'effet du remous d'air. Même Spafford, le bombardier, gros garçon au flegme légendaire, fut suffisamment secoué pour sortir de son mutisme.

— Bonté divine ! gronda-t-il. C'était moins une...

Accroupi dans le nez de l'appareil, il avait vu, à travers la paroi de plexiglas, l'eau se dresser devant lui comme un mur.

Rentré au terrain, Gibson alla trouver Cochrane. Il lui déclara carrément que, si les techniciens ne trouvaient pas une méthode précise pour estimer l'altitude de l'appareil, l'opération paraissait irréalisable.

— Nous avons encore le temps de nous occuper de cela, dit Cochrane. Ce soir, je voudrais vous montrer les maquettes de vos futurs objectifs. — Il désigna trois caisses entassées dans un coin de la pièce. — Comme vous pouvez difficilement entraîner vos hommes sans savoir ce que l'on attend d'eux, j'ai décidé de vous mettre dans le secret. Seulement, motus ! A part vous, personne ne doit être au courant. C'est bien compris, hein ?

Un caporal apporta un marteau. Puis, quand

l'homme fut ressorti, Gibson, le cœur battant, ouvrit les caisses. Sa première réaction en voyant les maquettes fut un immense soulagement. Donc, ce n'était pas le *Tirpitz !* Il lui fallut plusieurs secondes pour comprendre qu'il s'agissait de trois barrages. Les maquettes, fort bien exécutées, montraient la Moehne, l'Eder et la Sorpe, chacune enchâssée dans son cirque de montagnes, comme des photographies en relief. On distinguait parfaitement les surfaces planes des lacs, les collines, les méandres des cours d'eau, et jusqu'aux champs, sentiers et haies des vallées environnantes. Gibson les examina longuement. Puis Cochrane remit les maquettes dans les caisses.

— A présent, vous savez ce que vous allez attaquer, dit-il gravement. Demain, vous irez voir Wallis. Il vous donnera des explications détaillées.

Wallis ne prit même pas le temps de prononcer le traditionnel « Comment allez-vous ? ».

— Alors, est-ce que ça marche bien ? s'enquit-il d'un ton inquiet.

— De jour, oui, dit Gibson, très bien même. Mais beaucoup moins bien de nuit. Pour être franc, survoler une étendue d'eau à 20 mètres, en pleine nuit, me paraît pratiquement impossible.

— Nous allons mettre au point une méthode qui le rendra possible. Maintenant, en ce qui concerne la phase décisive de « Downwood »...

— Downwood ? coupa Gibson. Qu'est-ce que c'est que cela ?

— Le nom de code de l'opération. Vous vous rappelez le petit film que je vous ai montré ? Bien. Alors, vous savez que les bombes, pour faire leur travail, doivent exploser dans l'eau, à une certaine profondeur, et tout contre la muraille. D'après mes calculs, la première devrait provoquer une crevasse dans le barrage, puis les au-

tres, tombant au même endroit, devraient repousser et ébranler le pan de muraille jusqu'à le faire basculer, sous l'effet conjoint des déflagrations et de la pression de l'eau. L'époque la plus propice sera donc celle du remplissage maximum des lacs, c'est-à-dire le mois de mai. Pour viser, il vous faut évidemment le clair de lune. Et il y aura pleine lune du 13 au 19 mai.

— Dans six semaines, environ.

— Oui. Si nous ne sommes pas prêts à cette date, il n'y aura plus rien à faire. Il faudra que vous puissiez viser avec une précision absolue. Si vous lâchez la bombe une seconde trop tard, elle frappera simplement le parapet et explosera là, sans endommager le barrage.

— En revanche, elle endommagerait l'appareil, remarqua Gibson.

— Certainement. L'appareil serait juste au-dessus du point d'impact.

— Charmant, grommela Gibson.

De plus en plus pensif, il retourna à Scampton pour surveiller l'installation des dispositifs de « vol de nuit synthétique », écrans courbes, couleur d'ambre, qui s'adaptaient aux vitres en plexiglas. Grâce à ces écrans et à des lunettes bleues, les pilotes allaient avoir l'impression, en plein jour, de se promener par un beau clair de lune. Et l'entraînement se poursuivit, toujours à 25 mètres. Les bombardiers, installés dans le nez des appareils, étaient chargés de signaler l'approche des obstacles : arbres, cheminées, clochers. Ça, c'était du sport !

Chaque soir, Martin faisait son cours de « vol nocturne à basse altitude ». Il connaissait admirablement tous les pièges de ce genre de promenade, et savait faire passer un frisson rétrospectif dans le dos de ses auditeurs. L'année précédente,

lors d'un raid sur Cassel, il avait accroché un câble de ballon captif. Logiquement, son appareil aurait dû s'écraser au sol. Heureusement, le câble eut la bonne idée de se détacher à la fois de son ancre et du ballon. Martin le voyait nettement se balancer au-dessous de son aile de tribord. Un spectacle peu rassurant : au moment de l'atterrissage — si, toutefois, il arrivait à rentrer avec cet appendice imprévu — le câble, traînant sur le sol, allait inévitablement se prendre dans une haie, une clôture, autour d'un arbre, et faire basculer l'appareil. Martin se demandait comment il allait s'en débarrasser quand, pour arranger les choses, un chasseur allemand dégringola sur lui. Martin descendit jusqu'à 15 mètres du sol et se mit à décrire des zigzags désespérés. Comme il passait au-dessus d'un bosquet, le câble se prit dans les branches et se décrocha. L'avion fit une terrible embardée, évitant ainsi les premières rafales de son poursuivant. Martin, les dents serrées, se cramponna au manche. Puis, il commança à chanter. Grâce à son crochet involontaire, il avait semé le chasseur.

Huit jours plus tard, Gibson fit enlever les écrans d'ambre et supprima les lunettes bleues. Désormais, les équipages allaient réellement voler la nuit, toujours au ras des pâquerettes. Sortant d'abord isolément, ils profitèrent de la première nuit de pleine lune pour faire une longue randonnée en formation. Deux équipages, ayant péché par excès de zèle, rentrèrent avec des radiateurs ornés de feuilles.

Bien entendu, tout le monde était dévoré de curiosité. Une petite conductrice, jolie comme un cœur, résuma fort bien le sentiment général en notant dans son journal : « Ils ont dû former le nouveau groupe de bombardement en vue d'une

mission tout à fait spéciale. Jusqu'à présent, les équipages n'ont encore fait que des sorties d'entraînement, — chose bizarre puisqu'ils ne comprennent que des vétérans. En tout cas, je n'ai encore jamais vu des Lancaster voler aussi bas. »

Peut-être la petite W.A.A.F. n'aurait-elle pas osé écrire ces lignes si elle avait su que le terrain et ses dépendances grouillaient d'hommes de la Sécurité Militaire, chargés de faire respecter la consigne du silence. Toutes les lignes téléphoniques étaient branchées sur une table d'écoute, et la censure du courrier se montrait plus féroce que jamais. Grâce à cette vigilance, on intercepta une lettre d'un « rampant » qui racontait à sa femme : « Les appareils font du rase-mottes à vous ébranler le tympan. Les pilotes portent des lunettes bleues pour s'habituer au vol de nuit. »

— Qui est cet imbécile ? tonna Gibson, rouge de colère. Vous le connaissez, Powell ?

Bien entendu, le sergent-chef Powell le connaissait.

— Un brave type, mon colonel, et un excellent mécanicien. Je suis sûr qu'il n'avait pas l'intention...

— Je m'en fous ! hurla Gibson. Amenez-le-moi.

L'interrogatoire du coupable se transforma rapidement en monologue. Gibson tempêta, menaça, vociféra, si bien qu'au bout de cinq minutes, le malheureux mécanicien, effondré, sanglotait à fendre l'âme. Gibson, radouci, le congédia sans prendre de sanction.

Le même jour, un pilote téléphona à sa petite amie pour l'avertir qu'il ne pouvait passer la soirée avec elle parce qu'il allait faire une sortie d'entraînement de nuit. L'imprudent n'avait pas songé à la table d'écoute. Gibson, aussitôt prévenu, réunit tous les équipages et fit monter le dé-

linquant sur une table. Le pauvre garçon, pâle comme un mort, parut sur le point d'éclater en larmes.

— Regardez-le ! aboya Gibson. Regardez ce crétin, cet idiot, ce simple d'esprit. Dire que des centaines d'hommes seront en danger parce que cet abruti ne peut pas la boucler.

Il n'y eut plus la moindre indiscrétion. La leçon avait porté.

Gibson, infatigable, plus dur avec lui-même qu'avec ses hommes, surveillait, organisait, prévoyait absolument tout. De l'aube jusqu'à minuit, il courait des hangars aux ateliers, de l'armurerie aux divers bureaux. Pour ses déplacements à travers l'immense terrain, il utilisait une motobécane qu'il remisait, lorsqu'il volait lui-même, dans un coin du hangar. Ce qui devait être contraire aux règlements car, un jour, le policier de l'aérodrome déclara au sergent-chef Powell qu'il fallait mettre cette motobécane ailleurs. Powell lui lança un coup d'œil amusé.

— Vous feriez mieux de le dire au propriétaire de la moto, fit-il. Il ne voudra peut-être pas la mettre ailleurs.

— C'est ce que nous verrons.

Powell, souriant, l'introduisit dans le bureau de Gibson et, ressortant aussitôt, ferma doucement la porte. Il y eut un rugissement à faire trembler les vitres, la porte se rouvrit, et le policier apparut, blanc comme un linge. La motobécane resta dans le coin du hangar.

A présent, les vols de nuit s'étendaient même au-dessus de la mer du Nord. Un matin, deux appareils survolaient Grimsby quand les canonniers de deux torpilleurs (dans la marine, on tire facilement, quitte à s'excuser ensuite), leur envoyèrent quelques rafales heureusement mal ajustées. Les

Lancaster filèrent vers l'intérieur des terres, mais la D.C.A. côtière, alertée par la canonnade, les gratifia au passage de deux ou trois obus qui éclatèrent juste devant eux. Ils se posèrent, le fuselage criblé de petits trous et les pilotes allèrent se plaindre à Martin.

— Bravo ! fit l'Australien, hilare. Comme cela, vous vous habituerez à la D.C.A. C'est de l'entraînement bien compris !

Ce même jour, Gibson reçut la visite d'un officier du ministère de la production aéronautique.

— Il paraît que vous prévoyez des difficultés pour placer vos bombes avec la précision nécessaire.

— Comment le savez-vous ? fit Gibson, stupéfait. Je croyais que tout cela était archisecret.

— On s'est adressé à moi parce que je suis censé être un expert pour les méthodes de visée. Je crois avoir trouvé un moyen de résoudre le problème. Vous avez sans doute remarqué qu'il y a deux tours sur chacun des trois barrages. Nous avons mesuré l'écartement entre ces tours, sur les photographies aériennes, et calculé qu'il est de 200 mètres. Ce qui nous a donné l'idée d'employer ceci.

Il étala sur la table le dessin d'un appareil extrêmement simple, si simple que Gibson faillit éclater de rire. Un charpentier mit à peine cinq minutes pour fabriquer cet appareil avec quelques bouts de bois. C'était, *grosso modo*, un petit triangle, dont le sommet était percé d'un trou, et chacun des deux autres angles muni d'un clou.

— Vous regardez par le trou, expliqua l'expert. Lorsque les deux tours apparaissent dans l'axe des clous, vous déclenchez la bombe. Vous verrez qu'elle tombera à l'endroit voulu. Seulement, il

faudra que vous mainteniez exactement votre vitesse.

Gibson écarquilla les yeux. C'était trop beau — et trop simple — pour être vrai. Des ouvriers édifièrent deux tours factices sur le barrage du lac de Derwent. On installa le nouveau dispositif à la place des viseurs habituels, et à la première tentative, huit bombes d'exercice arrivèrent à l'endroit indiqué, avec une marge d'erreur d'à peine 3 mètres. Le problème était résolu.

Restait la question de l'altitude. Gibson avait espéré en venir à bout par un entraînement intense, mais les résultats obtenus restaient décevants. Après sa huitième tentative Dinghy Young déclara :

— Rien à faire. Je ne vois pas comment nous pourrions y arriver. Dès que le jour baisse, il est impossible de savoir si l'on est à dix ou à cinquante mètres.

Gibson allait répondre quand la sonnerie du téléphone lui coupa la parole.

— Satterly à l'appareil. Les deux premiers prototypes de la nouvelle bombe sont terminés. Venez demain matin à la baie de Herne pour assister aux essais de lâcher. Amenez votre adjoint.

Gibson raccrocha et se passa la main dans les cheveux. On était le 15 avril...

Wallis les attendait sur le terrain de Herne. Vingt minutes plus tard, une voiture fermée les déposa au bord de la mer. Un cordon de soldats cernait la grève déserte jusqu'à une profondeur d'un bon kilomètre.

— Désolé de vous sortir du lit à une heure pareille, dit Wallis. Mais nous voulons profiter de la marée haute. Tout à l'heure, à marée basse, nous

pourrons atteindre le point de chute et vérifier comment la bombe aura résisté au choc.

Vers l'est, deux taches apparurent presque au ras des vagues. Rapidement, elles grandirent, se précisèrent : deux Lancaster qui se dirigeaient en ligne droite sur deux bouées blanches dansant sur l'eau.

— Celui de gauche transporte la bombe, celui de droite les deux caméras qui vont filmer la chute, expliqua Wallis. Mais... nom d'un chien ! Ils sont trop haut, — beaucoup trop haut !

Les appareils, l'un à côté de l'autre, arrivèrent à la verticale des bouées. Un gros objet se détacha de celui de gauche, tomba et frappa la surface en un jaillissement d'écume qui éclaboussa presque le ventre de l'avion. L'espace d'un instant, on ne vit rien, puis le geyser cracha une multitude d'éclats.

— Elle s'est brisée, murmura Wallis. On m'avait bien dit que ça ne marcherait pas. La bombe est trop grosse, trop lourde pour cette enveloppe. — Il poussa un soupir et haussa les épaules. — Il en reste encore une, nous allons l'essayer cet après-midi. De toute façon, l'avion était trop haut.

Toute la matinée, une équipe d'ouvriers travailla à un rythme forcené pour renforcer l'enveloppe de la deuxième bombe. Wallis, visiblement soucieux, se déshabilla et, vêtu uniquement de son caleçon et de son tricot de corps, entra jusqu'au cou dans l'eau glaciale. Tâtonnant de ses pieds nus, il parvint à retrouver une partie des éclats. Une chaloupe prit à bord les morceaux aux arêtes coupantes et l'inventeur grelottant de froid.

Le second essai eut lieu à la fin de l'après-midi. Cette fois, les appareils volèrent nettement plus bas. Mutt Summers, pilotant l'avion transportant la bombe, parvint à se maintenir constamment à

quinze mètres au-dessus de l'eau. De nouveau, l'objet noir se détacha. Il y eut un moment d'angoisse. La colonne d'eau vomit des débris, et Wallis poussa un gémissement.

— Ah ! mon Dieu ! Elle s'est encore brisée !

L'instant d'après, il se mit à crier. Le geyser était retombé, et ils virent que la bombe avait fait son œuvre. Pas tout à fait, certes, car une partie de l'enveloppe avait cédé, mais assez bien pour un premier essai. Wallis, les mains moites, les tempes bourdonnantes, aurait pu pleurer de joie.

(Dans le Lancaster, Summers, lui, n'était pas heureux du tout. Plusieurs éclats avaient frappé ses gouvernails de profondeur et en avaient coincé un. Il dut lutter de toutes ses forces pour maintenir son altitude. Après un large virage, il parvint à regagner le terrain et à se poser avec les ailerons, frisant le capotage.)

Dans la voiture qui les ramenait à Herne, Wallis reprit son calme.

— Cette sacrée bombe ! dit-il à Gibson. Il y aura encore beaucoup à faire pour la mettre au point. Mais ne vous inquiétez pas, nous y arriverons.

Les émotions de la journée n'étaient pas encore terminées. Le petit avion dans lequel Gibson et Young étaient venus à Herne refusa d'abord de décoller, puis, s'étant hissé péniblement à trois ou quatre cents mètres, se mit à tituber de manière déplaisante. Le moteur eut quelques ratés, toussota et, finalement, s'arrêta. Il fallut se poser. Malheureusement, les champs et les prairies aux alentours étaient hérissés de pieux, plantés dans le sol pour empêcher l'atterrissage plutôt hypothétique des planeurs allemands. Gibson fit de son mieux pour les éviter, mais son aile gauche toucha un pieu, l'aile droite en faucha un autre, et ils se retrouvè-

rent dans une sorte de cage défoncée en duralumin. Après des efforts frénétiques, ils réussirent à se dégager. Comme, assis sur un talus, ils essuyaient mélancoliquement le sang coulant d'innombrables coupures et égratignures, ils virent arriver un brave gendarme qui, tout en courant, tirait de sa poche un calepin et un crayon.

— On a tort de confier un appareil à des maladroits de votre espèce, dit-il sévèrement. C'est comme cela qu'on vous a appris à atterrir ?

Ils durent rentrer à Scampton par le train, un trajet fastidieux dans un wagon bondé, à peine éclairé. En cours de route, Gibson eut ce qu'il prit pour une excellente idée : si l'on accrochait sous l'appareil un câble mesurant exactement 20 mètres et muni, à l'extrémité, d'un plomb qui tracerait un sillon à la surface de l'eau ? Un homme de l'équipage n'aurait qu'à observer ce sillon pour régler l'altitude du bombardier. Le lendemain matin, plein d'espoir, il essaya son système — pour se rendre compte qu'il ne fonctionnait pas du tout. A partir d'une certaine vitesse, le câble se tendait presque en ligne droite derrière l'appareil.

Ce problème de l'altitude exacte devenait obsédant. Cochrane alerta les « théoriciens » du ministère. Pendant quarante-huit heures, ces messieurs ne donnèrent pas signe de vie, puis, le troisième jour, un jeune expert arriva à Scampton, se coucha à plat ventre sous un Lancaster et se releva avec un sourire satisfait.

— C'est enfantin, déclara-t-il. Il suffisait d'y penser. On mettra un projecteur sous le nez, un autre sous le ventre, tous les deux inclinés vers l'intérieur, de telle façon que les faisceaux lumineux se rencontrent à 20 mètres sous l'appareil. Quand les deux taches de lumière se confondront

à la surface de l'eau, eh bien ! vous saurez que vous êtes à l'altitude voulue.

Gibson, fou de joie, couvoqua les équipages pour leur annoncer la bonne nouvelle. Quand il eut terminé son exposé, un des pilotes se râcla longuement la gorge.

— Moi aussi, j'aurais pu vous le dire, fit-il avec une fausse modestie. Hier soir, je suis allé au music-hall. Il y avait une fille du tonnerre qui faisait un numéro de strip-tease et, au meilleur moment, les faisceaux des projecteurs se rencontrèrent juste sur son nombril. Alors, j'ai pensé qu'on pourrait utiliser cette méthode pour notre petite gymnastique. Seulement, ce matin, je n'ai pas eu l'occasion d'en parler au patron.

Gibson le foudroya du regard, mais l'expert, terriblement vexé, avait déjà pris son chapeau. Il sortit sans même dire au revoir, et claqua violemment la porte.

Le même jour, ils montèrent deux projecteurs sous un Lancaster et firent un premier essai au-dessus du terrain. Les résultats furent extrêmement satisfaisants. Pour obtenir une précision quasi totale, le navigateur, assis derrière le pilote, devait pencher la tête hors du hublot, regarder vers le bas et annoncer : « Plus bas, plus bas, — un peu plus haut, — O.K. ! » Vers deux heures du matin, tous les appareils survolant à la queue leu leu le lac de Derwent, purent se maintenir durant le parcours au-dessus de l'eau à une altitude constante de 20 mètres, avec une déviation ne dépassant guère 50 cm. Tout le monde était content, mais pas précisément heureux. Un avion s'approchant à 20 mètres d'altitude d'un objectif fortement défendu, — il y avait de quoi faire reculer la compagnie d'assurances la plus téméraire. Et si

cet avion portait par-dessus le marché deux lumières...

A Weybridge, Wallis s'efforçait toujours de renforcer l'enveloppe de sa bombe. Il rencontrait toutes sortes d'obstacles. Le 22 avril, un nouveau prototype, lâché près de la même grève, résista au choc mais ne se comporta pas du tout selon les prévisions. Le malheureux inventeur en perdait le boire et le manger. Il ne restait que trois semaines jusqu'à la date fixée pour l'opération, et si la bombe n'était pas prête à ce moment-là, il allait falloir remettre le raid à l'année suivante — plus probablement, étant donné le scepticisme officiel, ce serait alors une remise *sine die*. Pour l'instant, l'eau dans les trois lacs de la Ruhr montait chaque jour...

Le 29 avril, eut lieu un troisième essai, avec une bombe considérablement renforcée. Il pleuvait à torrents, mais Wallis, immobile sur la grève, ne s'en rendait même pas compte. Retenant sa respiration, il observa le Lancaster qui, surgissant à l'est, piquait sur les bouées. A cinq cents mètres de la double cible, l'avion se redressa pour filer, à 20 mètres au-dessus des vagues et à la vitesse prescrite de 420 km, en un vol parfaitement horizontal. La bombe se détacha, frappa l'eau — et ne se brisa pas. Comme le pilote décrivait un large cercle, il aperçut, flottant entre les bouées et la grève, une petite tache claire. Wallis, l'homme le plus pondéré de toute l'Angleterre, avait lancé son chapeau à la mer. Trempé jusqu'aux os, il dansait et gesticulait, seul sur la plage.

VI

LE RAID

Le matin du 2 mai, un appareil bizarre survola le terrain de Scampton. Martin leva la tête et ferma à moitié les yeux pour mieux le distinguer.

— Seigneur ! fit-il. Est-ce un Lancaster, ou un monstre ?

L'avion sortit son train d'atterrissage, se posa et roula jusqu'au hangar réservé au 617e groupe de bombardement. C'était en effet un Lancaster, le premier appareil modifié en vue de l'opération Downwood. Vu de près, il avait l'air d'un cauchemar, né dans le cerveau d'un dessinateur dément : on avait enlevé les trappes de la soute à bombes, la tourelle supérieure centrale et une bonne partie du blindage ; en revanche, un étrange assemblage de barres de fer dépassait de son ventre. Cependant, personne n'osait se moquer de ce « taxi » singulier. On savait que les ingénieurs des usines Varo avaient accompli une tâche extrêmement difficile en un temps record. Au cours des journées suivantes, arrivèrent les autres appareils. Après une vérification minutieuse par les « plombiers » (officiers mécaniciens), ils furent remis aux

pilotes qui les essayèrent aussitôt. A la satisfacton générale, les « monstres » se comportèrent normalement, quoi qu'ils fussent légèrement plus lents et moins maniables.

Le 8 mai, Gibson, Martin et Hopgood s'envolèrent, chacun avec un des nouveaux appareils, pour Manston, pour recevoir les premières bombes. Près de la grève où avaient eu lieu les derniers essais, le génie avait construit deux tours factices, espacées de 200 mètres. Les trois Lancaster, l'un après l'autre firent une attaque réelle, utilisant comme dispositif de visée le petit triangle en contreplaqué. Ils enregistrèrent trois coups au but. Malheureusement, Martin, rencontrant un trou d'air, s'affala juste au moment où sa bombe frappa l'eau. Le geyser jaillit jusqu'à ses gouvernails de profondeur et en arracha un. Le gros appareil piqua vers les vagues. Au dernier instant, Martin réussit à le redresser.

— Très utile, ce genre d'expérience, fit-il en se posant à Manston. Maintenant, nous savons ce qu'il ne faut pas faire.

Gibson, débordé de travail, frisait à présent la crise nerveuse. Forcé de soutenir une véritable course contre la montre, il se maintenait seulement grâce à sa volonté farouche. Pour comble de malheur, un énorme furoncle au milieu de la joue l'empêchait de mettre son masque d'oxygène. Il aurait certes pu s'en passer pour ce vol en rase-mottes, mais son microphone était fixé dans le masque. Le toubib qu'il consulta entre deux portes secoua la tête.

— C'est votre organisme qui proteste. Vous êtes surmené, mon ami. Vous devriez prendre deux semaines de repos.

Gibson lui rit au nez et se sauva en courant.

A présent, tout était pratiquement prêt. Mais au quartier général de l'aviation de bombardement, on ne voyait que des visages soucieux. Depuis trois jours, les photographies aériennes ramenées par le Mosquito montraient une activité mystérieuse au faîte du barrage de la Moehne. Des constructions nouvelles avaient apparu sur la muraille, d'étranges édifices disposés par groupes de cinq, et qui se détachaient sur la pellicule comme de petits carrés noirs. Les experts se creusaient vraiment la cervelle, agrandissaient les photos au maximum, les examinaient à la lumière de lampes puissantes, les scrutaient à l'aide de loupes presque aussi fortes que des lentilles de microscope. Ils constatèrent que les constructions énigmatiques projetaient des ombres ; il mesurèrent les ombres, — et continuèrent à se casser la tête. Il ne semblait y avoir qu'une explication : de nouveaux emplacements de D.C.A. Malgré les précautions minutieuses de la Sécurité Militaire, il y avait eu une fuite, quelque part.

Le 13 mai, vers minuit, un convoi de camions fermés s'engagea sur la route qui, contournant le terrain de Scampton, conduisait au dépôt de bombes. Des gardes armés formèrent un cordon serré autour du dépôt, les bombes furent déchargées et dissimulées sous des bâches. Elles venaient d'être remplies, et le métal était encore chaud.

Cette nuit, Gibson, Satterly et le colonel Pickard, grand explorateur des positions de la D.C.A. allemande, préparèrent la route que les appareils allaient suivre. Tâche de la plus grande importance, car lors d'un vol à basse altitude, il est essentiel de serpenter entre les positions connues de la défense ennemie. A genoux devant les cartes étalées sur le plancher, les trois hommes tracèrent deux itinéraires distincts qui évitaient les cercles

rouges autour des positions connues de la D.C.A. allemande.

Le premier itinéraire entamait le continent entre Walcheren et Schouwen, coupait à travers la Hollande, s'insinuait délicatement entre les terrains de Gilze-Rijen et Eindhoven, repaires des chasseurs de nuit, contournait les innombrables canons de la Ruhr, évitait Hamm par le nord et se rabattait brusquement vers le sud, jusqu'à la Moehne. Le second passait plus au nord, au-dessus de Vlieland, traversait le Zuyderzee où il n'y avait encore aucun bateau de D.C.A., et rejoignait le premier itinéraire au nord-ouest de Wesel. Puis, les officiers élaborèrent deux routes très écartées pour le chemin du retour; ainsi, les canonniers allemands alertés entre-temps attendraient vainement le passage en sens inverse des bombardiers allégés.

Ils allaient attaquer en trois vagues : Gibson avec neuf appareils par l'itinéraire du sud, Munro avec neuf autres par celui du nord, et une réserve de cinq avions qui allaient décoller environ deux heures plus tard. Si les deux premières vagues ne réussissaient pas à détruire la Moehne, l'Eder et la Sorpe, Gibson allait faire appel à la réserve. Si les barrages étaient détruits, la réserve attaquerait trois ouvrages de moindre importance dans la même région.

Le lendemain matin, on procéda à l'installation des bombes. Le Lancaster de Martin venait de recevoir la sienne, et l'équipage vérifiait une fois de plus son appareil quand, tout à coup, le système de déclenchement se mit à fonctionner. L'énorme cylindre tomba, écrasa la couche de béton et s'enfonça d'une dizaine de centimètres dans le sol. Soulagé de son poids, l'appareil se redressa brus-

quement sur les hautes pattes du train d'atterrissage.

— Qu'est-ce qui se passe ? cria Martin, stupéfait.

— La bombe s'est détachée. Il doit y avoir un défaut dans le circuit de déclenchement, constata Hay, le mitrailleur, avec un calme tout professionnel. Puis, soudain, il se rendit compte des conséquences éventuelles de ce « défaut », et se mit à hurler : « Elle s'est peut-être armée par sa chute. Sortons d'ici, en vitesse. Elle va éclater dans une minute. »

Ils sautèrent au risque de se casser les chevilles, virent les armuriers déguerpir à toute allure et se lancèrent à leurs trousses. Martin bondit dans une jeep arrêtée quelques mètres plus loin, embraya comme s'il voulait assassiner les engrenages, et fila comme un fou vers l'armurerie. Plus tard, il devait affirmer que, malgré l'accélérateur poussé à fond, il avait été dépassé par un mécanicien à vélo. Devant l'armurerie, il s'arrêta dans un grincement de freins et se précipita dans le bureau de « Papa » Watson, l'armurier-chef. Watson l'écouta calmement, puis déclara d'un ton résigné :

— Ma foi, si cette bombe devait éclater, on l'aurait déjà entendue.

Il prit la jeep et roula à petite allure jusqu'à l'appareil abandonné. Quelque vingt hommes, accroupis dans les abris creusés de l'autre côté de la route, à deux cents mètres de là, l'observaient anxieusement. Watson se pencha sur la bombe, l'inspecta, se redressa et, les mains en porte-voix devant la bouche, hurla :

— O.K., les gars ! Sortez de vos trous. Elle ne sautera pas !

A présent, l'unité entière, du patron au dernier « rampant », sentait que le grand moment approchait. Les avions étaient prêts, les bombes chargées, les équipages parfaitement entraînés. Gibson savait que les nerfs de ses hommes étaient soumis à une épreuve terrible. Chacun devait se demander s'il avait une chance raisonnable d'en revenir vivant, ou s'il allait mourir dans les quarante-huit heures à venir. Et cette tension ne pesait pas seulement sur les équipages. Elle étreignait aussi une jeune fille mince et brune, « le » lieutenant Anne Fowler qui, depuis quelques semaines, formait avec David Shannon, l'Australien au visage poupin, un couple touchant et inséparable.

Un des Néo-Zélandais, très frappé à l'idée qu'il allait peut-être mourir, essayait consciencieusement de noyer ses appréhensions. Chaque soir, il vidait cinq bouteilles de bière, puis, se rappelant que son pays natal se trouvait assez exactement aux antipodes de la Grande-Bretagne, il avait une petite crise de mal du pays. Alors, au moment où le mess allait fermer, il décrochait le téléphone et demandait gravement :

— Pouvez-vous me mettre en communication avec la Nouvelle-Zélande ?

La standardiste qui commençait à connaître sa manie se gardait bien de l'attraper. Invariablement, elle répondait :

— Je suis désolée, Monsieur, mais la ligne de la Nouvelle-Zélande est en dérangement. Vous feriez mieux de prendre la direction de votre lit. J'essaierai demain matin.

— Ah ! bon. Mais où est mon lit ? Donnez-moi le cap de mon lit.

— Vous devriez le demander à votre ordonnance, Monsieur. Il pourra vous piloter jusqu'à votre lit

— Ah ! très bien. Merci beaucoup, Mademoiselle.

Malgré les cinq canettes de bière, le jeune officier restait toujours très poli.

Le 15 mai, la nouvelle de l'arrivée du général Cochrane porta la tension à son comble. Cochrane dès sa descente de voiture, s'enferma avec Gibson et Whitworth. Il fut bref et catégorique.

— Si le temps est favorable, vous décollerez demain soir. Commencez à instruire vos équipages cet après-midi. Dites à la Sécurité de renforcer la surveillance.

Après le déjeuner, un petit avion amena Wallis et Mutt Summers. Ils se dirigèrent vers le bureau de Gibson. Une minute plus tard, un policier armé vint se poster devant la porte.

Dans les hangars, les bâtiments du mess, les baraquements, les haut-parleurs se mirent à nasiller :

— Tous les pilotes, navigateurs, bombardiers du 617e groupe, au *briefing* (1), immédiatement.

A trois heures, quelque soixante hommes étaient réunis dans la grande salle au premier étage du quartier général de la base. Assis sur les bancs, ils attendaient en silence, examinant d'un regard distrait les cartes, tableaux de silhouettes d'avions, instructions aux pilotes tombés en mer, qui couvraient les murs. Whitworth, Gibson et Wallis passèrent par le couloir central et montèrent sur l'estrade.

— Allez-y, Guy ! dit Whitworth.

Gibson, une main dans la poche, l'autre brandissant une règle, s'éclaircit la voix et redressa la tête.

— Vous allez avoir très bientôt l'occasion d'as-

(1) Exposé détaillé des buts de la mission et de la tactique à suivre.

séner aux Fritz un coup terrible, — plus terrible que tout ce qu'une petite formation a pu faire jusqu'alors. Vous allez attaquer — et détruire — les principaux barrages en Allemagne Occidentale. Maintenant, vous connaissez enfin votre objectif.

Il y eut des mouvements divers. Les hommes parurent soulagés. Ils allaient donc avoir une chance de s'en tirer. Gibson se tourna vers une carte de la Ruhr.

— Les voici, reprit-il, juste à l'est du bassin industriel. La Moehne, l'Eder et la Sorpe. Maintenant, voyons les détails.

Il expliqua la tactique à adopter pendant le vol, indiqua à chaque équipage le barrage qui lui était assigné, et la vague d'assaut dont il allait faire partie. Puis, il céda la parole à Wallis. L'ingénieur décrivit brièvement les ouvrages avant de souligner plus longuement les effets qu'allait entraîner leur destruction : la paralysie des aciéries de la Ruhr, le retard apporté à toutes les usines, les ravages du flot qui allait déferler dans la vallée.

— Pas d'autres questions ? demanda Gibson.

— Je vois, fit la voix claire de Hopgood, que notre itinéraire passe très près de l'usine de caoutchouc synthétique de Huls. C'est un endroit malsain. J'ai failli me faire descendre dans ces parages, il y a trois mois. Si nous devons survoler ce coin à basse altitude, j'ai peur que... enfin, cela pourrait bouleverser nos plans.

Pensif, Gibson regarda la carte. Huls se trouvait à quelques kilomètres au nord de la Ruhr. Satterly et lui-même connaissaient l'existence des batteries qui défendaient l'usine. Cependant, ils avaient préféré choisir une route aussi éloignée que possible de la vallée proprement dite du fleuve. Mieux valait encore la D.C.A. de Huls que les centaines de canons de la Ruhr.

— Si vous estimez que l'itinéraire passe trop près de Huls, nous allons descendre un peu vers le sud, dit-il en élargisssant sur la carte le cercle tracé autour de la localité. De toute façon, il va falloir faire attention, et drôlement. Le passage n'est pas très large. Aux navigateurs de ne pas le rater. Pas d'autres questions ?

— Et les défenses des barrages ? demanda un pilote.

— Nous les avons fait photographier pendant des mois. D'après ce que nous avons pu constater, il n'y a que des pièces légères. On vous montrera les emplacements exacts.

A part lui, il songeait avec inquiétude aux constructions mystérieuses qui avaient apparu sur le faîte de la Moehne. Mais à quoi bon les mentionner, puisque l'on ne savait même pas ce qu'elles signifiaient.

— Il n'y a pas de ballons ? s'enquit Martin.

— Jusqu'à hier, les ballons les plus proches défendaient une petite usine, à vingt kilomètres de là. Je ne pense pas que les Allemands en installent d'autres aujourd'hui.

Whitworth descendit de l'estrade et se dirigea vers deux tables placées dans un coin de la salle. D'un geste brusque, il enleva une couverture dissimulant trois objets volumineux : les maquettes des trois barrages.

— Venez examiner vos objectifs, dit-il.

En silence, les hommes se levèrent et se groupèrent autour des tables.

— Regardez-les jusqu'à ce que vous en ayez mal aux yeux, reprit Gibson. Lorsque vous aurez mentalement photographié tous les détails, retournez à vos baraques et dessinez-les de mémoire. Ensuite, vous allez revenir ici ; contrôlez l'exactitude de vos dessins, corrigez-les au besoin, repartez,

refaites-les, recommencez encore. Il faut que vous arriviez à les connaître par cœur.

Pendant deux heures, les hommes étudièrent la carte et les maquettes avec une attention intense. Chaque équipage se concentrait sur son objectif mettait au point les meilleures voies d'approche et de retraite, notait tout spécialement les emplacements de la D.C.A. Martin, qui allait former, avec Gibson et Hopgood, la première vague contre la Moehne, caressa pensivement la maquette.

— A ton avis, quelle est la meilleure voie d'approche ? demanda Leggo.

— Commençons par fixer la direction finale de l'attaque, grommela Martin. Voici le bon endroit ! — Il appuya l'index sur une langue de terre qui s'avançait dans le lac, puis traça une ligne droite jusqu'au milieu du barrage, entre les deux tours. — Nous décrirons un large cercle, sortirons au-dessus de cette langue de terre et... alors, nous y serons !

A huit heures seulement, Gibson estima que la « photographie mentale » s'était suffisamment imprégnée sur toute les rétines.

— Filez, les gars, et allez manger. Mais motus, hein ! Pas un mot, même pas à vos propres camarades. Ils le sauront toujours assez tôt. Si les Fritz ont la moindre idée de ce que nous mijotons, pas un seul d'entre nous ne reviendra de cette balade.

Au mess, les mitrailleurs, mécaniciens et radios qui avaient passé l'après-midi à échafauder des hypothèses se montrèrent extrêmement sceptiques.

— Alors, fit Foxlee, le mitrailleur de Martin. On va enfin savoir, oui ?

— Il n'y a rien à savoir, répondit Martin d'un

ton nonchalant. Encore de l'entraînement, c'est tout. Le patron vous en parlera demain matin.

— Encore de l'entraînement ? gémit Foxlee. Je ne te crois pas. Ce n'est pas possible.

— C'est pourtant la vérité.

— Tu peux me le jurer ?

— Je le jure, fit Martin, solennel.

— Ça alors ! Nom d'un chien, j'ai besoin de boire un coup. Qu'est-ce que tu prends ?

— Une bière panachée, dit Martin qui ne buvait jamais d'alcool avant une mission dangereuse.

— Une bière panachée ? répéta Foxlee, indigné. Martin, tu n'es qu'un ignoble menteur.

Le soir, tout le monde se coucha tôt. Le toubib avait distribué des pilules pour leur permettre de dormir profondément. Comme Gibson allait se retirer dans sa chambre, Whitworth arriva en courant et le prit à l'écart.

— Désolé de vous apprendre une mauvaise nouvelle, mon vieux. Votre chien vient d'être écrasé par un camion, juste à la sortie du terrain. Il est mort sur le coup.

Gibson resta longtemps assis sur son lit, les bras ballants, le regard fixé sur les traces que le malheureux Nigger avait laissées en grattant à la porte. Nigger et lui vivaient ensemble depuis bien avant la guerre. La fin brutale du chien était-elle un présage pour le maître ?

La matinée du 16 mai était radieuse. Sur le terrain régnait une activité fiévreuse. Fait curieux, la plupart des aviateurs stationnés à Scampton ne se doutaient nullement de ce qui allait se passer. Même après le décollage des appareils, ils croyaient encore qu'il s'agissait d'une sortie d'entraînement.

A 9 heures, Gibson entra en coup de vent dans

son bureau et dit à Humphries d'afficher le programme de la journée.

— Entraînement, M'sieur ?

— Oui... enfin, c'est-à-dire pour les autres. En réalité, ce sera sérieux, cette nuit, terriblement sérieux, mais il ne faut pas que le monde entier le sache. Marquez donc simplement : « Entraînement de nuit. »

Sur le terrain, Watson, le chef armurier, s'affairait autour des appareils. On approvisionna les mitrailleuses avec des traceuses pleines qui, la nuit, sortaient des canons comme des météorites furieuses, apparaissant aux pauvres types qui les recevaient comme de véritables obus. L'effet moral était énorme : les artilleurs ennemis, terrifiés, n'arrivaient plus à viser convenablement. Chaque appareil avait deux mitrailleuses dans la tourelle avant, et quatre dans la tourelle arrière. Chaque mitrailleuse tirait douze balles à la seconde ; par conséquent, une seule tourelle arrière vomissait, en l'espace d'une seconde, ce que les Fritz devaient prendre pour quarante-huit obus de canon. Et chaque appareil emportait quatre-vingt-seize mille balles...

Vers midi, un Mosquito apporta les dernières photographies aériennes des barrages. Dans la Moehne, l'eau n'était plus qu'à 1 m 20 du sommet de la muraille. Après le déjeuner, Matthews, l'officier météo, s'entretint pendant une demi-heure, par un circuit de lignes téléphoniques spécialement isolées, avec ses collègues des autres terrains. Puis, il pénétra hardiment dans le bureau de Cochrane.

— Le temps sera parfait, cette nuit, Monsieur. Ciel dégagé au-dessus de l'Allemagne.

— Comment ? fit Cochrane. Pas possible. Pas de « mais », de « si », de « probablement » ?

Matthews parut sur le point de se raviser et de faire quelques prudentes réserves. Puis, rassemblant tout son courage, il se jeta à l'eau.

— Non, Monsieur, pas cette fois. Le temps sera parfait, toute la nuit.

A 4 heures de l'après-midi, les haut-parleurs appelèrent *tous* les équipages du 617e groupe de bombardement à la salle de *briefing*. Devant cent trente-trois garçons tendus et silencieux (deux équipages étaient indisponibles par suite de maladie) Gibson et Wallis répétèrent ce qu'ils avaient déjà exposé à une partie de leur auditoire, et Cochrane fit un discours bref de chef soucieux du moral de ses hommes.

Ensuite, Gibson annonça l'ordre de bataille :

La première formation, composée de neuf appareils, allait attaquer en trois vagues qui se succéderaient à dix minutes d'intervalle :

Gibson
Hopgood
Martin

Young
Astell
Maltby

Maudslay
Knight
Shannon.

Cette formation allait attaquer la Moehne, puis, le barrage détruit, les appareils qui auraient encore leur bombe s'en délesteraient sur l'Eder.

La formation n° 2, une seule vague, comprenant les équipages :

Mac Carthy
Byers
Barlow
Rice
Munro.

Ces cinq appareils devaient franchir la côte par l'itinéraire du nord — une manœuvre de diversion, destinée à induire en erreur la chasse allemande — et se diriger vers la Sorpe.

La troisième formation, composée de :

Townsend
Brown
Anderson
Ottley
Burpey

décollerait plus tard et constituerait la réserve mobile

Le dîner fut très calme, — le calme précurseur de la tempête. Les hommes ne parlaient guère. Les « rampants » pensaient qu'il s'agissait encore d'une sortie d'entraînement, et les initiés n'osaient ouvrir la bouche, de crainte de se trahir. Seule Anne Fowler, avec son intuition féminine, se rendit compte que, cette fois, on n'allait plus plaisanter. Et elle trembla en pensant que Shannon allait être jeté dans la fournaise...

Le repas terminé, ils sortirent par petits groupes de deux ou de trois pour aller se changer. Il n'était pas encore huit heures ; inutile de se presser. Martin se détourna pour fourrer son petit ours koala dans une poche de sa veste de *battle-dress.* Un nounours en peluche, long de dix centimètres, aux gros yeux noirs, que sa mère lui avait donné comme mascotte, le jour de la décla-

ration de guerre. Le petit fétiche avait à son actif autant de missions que Martin lui-même.

Puis, ils se couchèrent dans l'herbe pour profiter des derniers rayons de soleil. Ils fumaient, rêvaient, bavardaient, dans l'attente du départ. Anne murmurait des mots tendres à Shannon qui rougissait comme un écolier pris en faute. Young était parti ranger son bureau. Il n'avait aucun pressentiment, mais enfin, — on ne savait jamais...

Gibson arriva sur sa motobécane et fit signe au sergent-chef Powell.

— Ecoutez, chef, je voudrais que vous enterriez Nigger derrière ma chambre, à minuit. Voulez-vous me rendre ce service ?

— Certainement, Monsieur, — comptez sur moi, Monsieur, balbutia Powell, stupéfait de voir Gibson, ce vétéran endurci, s'inquiéter d'un chien mort, et cela à un moment aussi pathétique. Gibson se garda bien de lui expliquer qu'à minuit, il allait faire du rase-mottes au-dessus de l'Allemagne, tout près de l'effroyable D.C.A. de la Ruhr. Peut-être lui et le pauvre Nigger auraient-ils leurs funérailles à la même minute. Il s'ébroua comme pour chasser cette idée, sourit à Hopgood et consulta sa montre.

— Eh bien ! les gars, fit-il, enjoué, je crois qu'il est l'heure.

A neuf heures dix, une petite fusée rouge monta du Lancaster de Gibson : c'était pour les cinq appareils de Mac Carthy le signal du décollage. L'itinéraire du nord étant nettement plus long, la formation n° 2 devait partir dix minutes avant la force principale. Soudain, alors que l'on entendait déjà le tonnerre des moteurs, Gibson vit un camion foncer à travers le terrain. Avant

que le lourd véhicule se fût complètement arrêté, Mac Carthy en descendit et, rugissant comme un lion blessé, se précipita vers le groupe des mécaniciens. L'énorme Américain était dans une rage indescriptible ; son visage rubicond ruisselait de sueur, ses cheveux blonds lui retombaient en désordre sur le front.

— Les salauds ! vociféra-t-il. Mon taxi est hors d'usage et, dans l'appareil de réserve, il manque le tableau des déviations. Où se cachent ces crétins de vérificateurs ? Où se cachent-ils ces incapables ?

Heureusement, aucun de ces crétins ne se trouvait aux alentours, car il aurait passé un mauvais quart d'heure. D'ailleurs, Mac Carthy n'avait pas tellement tort. Il y avait de quoi faire enrager l'homme le plus patient. Au dernier moment, une fuite s'était déclarée dans le système hydraulique de son Lancaster et, pendant que l'équipage s'installait en hâte dans l'appareil de réserve, il constata l'absence du petit tableau indiquant les déviations de la boussole. Or, sans cette carte, il était impossible de suivre un cours précis.

Le sergent-chef Powell courait déjà vers l'atelier des instruments. Il trouva la carte, revint toujours en courant et la tendit à Mac Carthy. Celui-ci la saisit, fit demi-tour pour remonter sur le camion et cueillit au passage son parachute qu'il avait jeté sur un chariot. Sa main manqua la poignée du sac, et il souleva le parachute par l'anneau de la corde. Le sac s'ouvrit, une masse de soie blanche s'épanouit comme une corolle, et le malheureux pilote rugit de nouveau à faire éclater ses poumons.

Powell allait s'élancer vers les baraquements, mais Mac Carthy, complètement fou à l'idée d'être en retard sur l'horaire établi, hurla : « Tant pis,

je m'en passerai ! » et bondit sur le marchepied du camion. Powell partit quand même et revint au moment où le camion démarrait. Mac Carthy passa un bras par la fenêtre de la cabine et parvint à attraper le parachute, cette fois par la poignée du sac. Deux minutes plus tard, un vrombissement assourdissant s'éleva à l'extrémité sud du terrain : le Lancaster de Munrow s'ébranla, roula de plus en plus vite sur la piste et, finalement, s'éleva, franchissant de justesse les arbres en direction du nord. Quarante secondes plus tard, le second appareil décolla à son tour, suivi des deux autres. Mc Carthy était loin d'être prêt.

A 9 h. 25, Gibson, dans « George », Martin, dans « Popsie » et Hopgood, dans « Mother », lancèrent leurs moteurs. Un éclair de magnésium éclata près de l'appareil de Gibson : Cochrane avait tenu à fixer sur la pellicule ce départ qu'il espérait historique. Lentement, « George » s'ébranla, traînant sous son ventre une masse informe (« comme un cane enceinte », disait Martin), avança jusqu'à la clôture sud, pivota pour présenter son nez étiré face au nord, et s'immobilisa. « Popsie » vint se placer à sa droite, et « Mother » à sa gauche. Dans chaque appareil, le pilote débita rapidement les derniers ordres de vérification, réveillant l'écho tout aussi monotone des réponses du mécanicien :

— Volets à trente degrés ?

— Volets à trente degrés.

— Les radiateurs ouverts ?

— Radiateurs ouverts.

— Les gaz réduits ?

— Gaz réduits.

— Prêt à décoller, résuma Gibson, tout en branchant le téléphone. — Ça va, le mitrailleur arrière ? — Ça va, le navigateur ?

Ayant reçu des cinq hommes un « O.K.» affirmatif, il se pencha en avant, montrant son pouce dressé à Martin, sur sa gauche, et à Hopgood, sur sa droite. Le mécanicien ouvrit les gaz, Gibson lâcha les freins, et le gros bombardier se mit à rouler, encadré par les deux autres appareils. Les Lancaster prirent de la vitesse — ils mirent plus de temps que d'habitude, chargés à l'extrême limite de leur capacité, avec un bombe de près de 5 tonnes, et plus de 5 tonnes d'essence. Prudent, Gibson attendit que le badin annonçât 220 km. Alors seulement, il tira sur le manche et, après un premier bond, arracha l'appareil. A 70 mètres, les trois bombardiers virèrent lentement et mirent le cap sur le continent. Derrière eux, le soleil se glissait sous l'horizon.

Mc Carthy, ayant décollé avec un retard de vingt minutes, s'envola tout seul. A 9 h. 47, Young emmena Astell et Maltby, suivi, huit minutes plus tard, de Maudslay, Shannon et Knight. Les cinq derniers, la vague de réserve, décolla seulement à 11 h. 25. Lorqu'ils arriveraient dans la région des objectifs, Gibson allait déjà savoir où les envoyer — si, à ce moment-là, il était encore de ce monde...

VII

L'ATTAQUE

Il faisait chaud dans le poste de pilotage. Gibson avait enlevé sa veste et mis sa Mae West sur ses épaules. Au bout de quelques minutes, il appela :

— Hé, Hutch, fermez donc le chauffage.

— C'est pas trop tard, grommela le radio, en vissant la valve.

Dans le Lancaster, la chaleur passait par le fuselage de l'avant vers l'arrière. Le courant chaud entourait le siège du radio qui transpirait, tandis que le mitrailleur arrière avait toujours froid.

Derrière l'appareil, le soleil couchant projetait des ombres démesurées sur les champs paisibles. Droit devant, la lune émergeait du néant comme un énorme œil de bœuf. Bientôt, Gibson aperçut à tribord la lueur de Norfolk. Une minute plus tard, ils débouchèrent au-dessus de l'étendue plate et grisâtre de la mer. Les trois appareils descendirent à 15 mètres des vagues, afin de retarder le moment où le radar allemand allait les repérer. Ils ne pouvaient évidemment le retarder indéfiniment : à quelque 35 km des côtes hollan-

daises, des points lumineux allaient apparaître sur les écrans de radar, déclenchant les ordres qui alertaient automatiquement les batteries de D.C.A. et les repaires des chasseurs.

Le navigateur se racla la gorge.

— Notre vitesse au sol est de 325 km 500 exactement. Nous atteindrons l'objectif exactement en une heure, dix minutes, trente secondes. Nous allons probablement franchir la côte au point prévu. Ceci dit, vous déviez d'un degré de notre cap.

La dernière remarque faisait partie des plaisanteries rituelles. Le pilote capable de voler sans s'écarter parfois d'un degré du cap indiqué n'est pas encore né, et ne naîtra sans doute jamais.

A Grantham, dans la salle d'opération du quartier général du 5ᵉ groupe de bombardement, Cochrane et Wallis se promenaient inlassablement de long en large. Avec une patience infinie, l'officier essayait de calmer et de distraire l'inventeur. Mais Wallis, si calme à l'ordinaire, ressemblait ce jour-là à un futur père dans le couloir de la maternité. Cochrane parlait de tout sauf de la bombe, et Wallis était incapable de penser à autre chose.

Une Bentley noire monta l'allée couverte de gravier, vira et s'arrêta devant l'entrée du bâtiment. Les sentinelles présentèrent les armes une seconde après le claquement de la portière. On entendit un pas rapide, et Harris pénétra dans la salle.

— Alors, Cocky ?

— Jusqu'à présent, tout va bien. Rien à signaler.

Marchant l'un derrière l'autre, les trois hommes poursuivirent leur interminable promenade. Au fond de la vaste pièce, devant une immense table, étaient assis d'autres officiers : Satterly, Mat-

thews, le capitaine des « renseignements » et le chef des transmissions qui caressait distraitement un téléphone branché sur le poste récepteur installé dans une cabine extérieure. Il allait recevoir les messages en morse émis par les appareils ; pour des avions volant à basse altitude, la distance était trop grande pour permettre la transmission directe de la parole.

Harris et Cochrane bavardaient paisiblement ; quant à Wallis, il se sentait trop malheureux pour prendre part à la conversation. Sans cesse, il s'immobilisait devant la grande carte, suivait d'un regard inquiet le tracé apparemment capricieux du double itinéraire et comptait à mi-voix les kilomètres que les appareils avaient dû parcourir. A 10 h. 35, Cochrane consulta sa montre :

— Ils arrivent en vue de la côte hollandaise. Ça devient sérieux.

Le soleil avait disparu. Le lune, grimpant lentement dans le ciel, traçait un ruban argenté à travers la mer. Des deux côtés de cette route immatérielle, l'eau était à peine visible, une masse sombre sur laquelle dansaient quelques petites lueurs.

Les trois appareils, largement espacés pour offrir une cible moins compacte, glissaient au ras des vagues vers le territoire ennemi. Quelque part à tribord, une fontaine de points incandescents jaillit brusquement à la verticale, et Gibson eut un sourire sans joie. « Bateau de D.C.A. », grommela Martin. Puis, la route éclairée se perdit dans une zone d'écume, et l'instant d'après, ils furent au-dessus du continent. « Nouveau cours 105 magnétique », annonça le navigateur, et les trois avions virèrent doucement à gauche afin d'entamer la traversée sinueuse des régions farcies de canons.

La formation n° 2 qui devait suivre l'itinéraire du nord atteignit la côte à peu près en même temps. Comme elle survolait l'étroite bande de terre séparant le Zuyderzee de la mer du Nord, il y eut, au sol, une éruption d'éclairs, suivie immédiatement d'une pluie de projectiles. Munro sentit une violente secousse, mais l'appareil continuait à voler comme s'il n'avait pas été touché. Trente secondes plus tard, il déboucha sur les eaux calmes et noires du Zuyderzee, et Munro en profita pour appeler ses hommes. Peut-être l'un d'eux avait-il été blessé. Il appela encore deux fois avant de se rendre compte que ses écouteurs étaient morts. Voyant le radio arriver près de lui, il les enleva. Le radio se pencha sur son épaule pour lui crier dans l'oreille :

— Plus de T.S.F. Plus de téléphone intérieur. Tout est bousillé. Mais je pense que personne n'est touché.

Munro hocha la tête. Il continua pendant plusieurs kilomètres, essayant de se persuader qu'il pouvait encore accomplir sa mission, tout en sachant qu'il ne pouvait plus en être question. Sans radio, il ne pouvait diriger l'attaque du barrage de la Sorpe ; sans téléphone, il ne pouvait même plus diriger son propre équipage. Jurant comme un charretier, il fit demi-tour et mit le cap sur l'Angleterre.

L'appareil de Rice ne fut pas plus heureux. Trompé par la surface noire et plate du Zuyderzee, Rice descendit trop bas. Soudain, un choc terrifiant frappa l'appareil, et un bruit de métal froissé couvrit, l'espace d'un instant, le vrombissement des moteurs. Rice parvint à arracher l'avion de sa tombe liquide, mais la bombe s'était déjà détachée, et le fuselage éventré avait embarqué au moins deux tonnes d'eau ; le mitrailleur

arrière avait failli se noyer dans sa tourelle. Cependant, l'appareil, quoique fortement déséquilibré, se maintenait en l'air. Rice, les dents serrées, décrivit un large virage et reprit le chemin du terrain.

Les deux derniers appareils de la formation, pilotés par Barlow et Byers, atteignirent le territoire occupé près de Harderwijk. On ne devait jamais savoir à quel moment exactement ils furent touchés par la D.C.A. D'après un rapport allemand Barlow s'écrasa le premier, et l'explosion de sa bombe éclaira la plaine nocturne pendant au moins dix secondes. Byers et son équipage périrent sans doute quelques minutes plus tard. De toute la formation chargée de détruire le barrage de la Sorpe, il ne restait que Mac Carthy dont l'appareil se trouvait encore à quelque 90 kilomètres de la côte. Ce fut peut-être ce retard qui le sauva.

Pendant ce temps, Gibson, Martin et Hopgood, survolant la Hollande à 15 mètres, jouaient à cache-cache avec les rares accidents de terrain, sautant par-dessus les maisons et les arbres. A six kilomètres à tribord, ils aperçurent les pistes brillamment balisées de Gilze-Rijen, terrain des chasseurs de nuit allemands, et un peu plus tard, ils virent sur leur droite la base des chasseurs de nuit d'Eindhoven. A présent, ils pouvaient à tout moment rencontrer l'ennemi ; dans toutes les salles d'opérations de la région, ces messieurs devaient être en train de hurler des ordres. D'une part, ils pouvaient espérer découvrir à temps les chasseurs qui, volant plus haut qu'eux-mêmes, devaient se détacher sur le ciel. Mais, d'autre part, ce vol en rase-mottes, bien au-dessous des nuages, les désignait avec une précision désagréable aux pointeurs de la D.C.A. En somme, il y avait à boire

et à manger, dans cette méthode de vol à basse altitude.

A quelques kilomètres derrière eux, les deux autres vagues de la formation volaient, elles aussi, au ras du sol. Après avoir franchi le canal à Rosendaal, Young vira délicatement pour les faire passer par l'étroit couloir entre les deux terrains allemands. Malheureusement, Astell ne fut pas d'accord sur l'angle du virage. Pendant une minute, il s'écarta vers le sud, puis, se ravisant, essaya de rattraper les autres. Ce fut sans doute à ce moment-là qu'un chasseur de nuit ou un obus de D.C.A. l'abattit.

Les trois appareils de pointe traversèrent la frontière et se glissèrent dans le ciel du Reich. Autour d'eux, s'étendait le néant, noir, immense, hostile. Comme, d'après le navigateur de Gibson, ils avaient dévié vers le sud, ils remontèrent légèrement en direction du nord, — très légèrement et, surtout, à contrecœur, car ils allaient arriver à la partie la plus scabreuse du parcours : le couloir entre les batteries de Huls et les innombrables canons de la Ruhr. Quelques kilomètres avant la rivière, douze pièces légères ouvrirent brusquement le feu. Les mitrailleurs ripostèrent, visant à la base des jets lumineux, puis, ils furent hors de portée. Une rapide vérification ne révéla que des dégâts minimes. Mais deux minutes plus tard, plusieurs batteries se déchaînèrent, et trois projecteurs concentrèrent leurs faisceaux aveuglants sur l'appareil de Gibson. Les mitrailleurs essayèrent de les éteindre, mais ne purent en atteindre qu'un seul. Puis, les tourelles arrière entrèrent en action, et les projecteurs lâchèrent Gibson pour tenter de retenir l'avion de Martin. Un quatrième faisceau surgit droit devant eux, mais, cette fois, Foxlee, en grande forme, l'éteignit à la première

rafale. Comme ils passaient au-dessus de la lueur mourante, ils virent les servants se sauver à toutes jambes.

— Dommage qu'on n'ait pas le temps de faire des prisonniers, remarqua Martin.

Gibson, suivant exactement l'itinéraire établi, décrivit un large demi-cercle en direction du nord pour contourner Hamm et sa D.C.A. meurtrière. Changeant encore une fois de cap, ils entamèrent ensuite la dernière partie du trajet, en s'insinuant entre les villes de Soest et de Werl. A présent, la lune était assez haute pour éclairer le paysage. Droit devant eux, se dressait une masse sombre : les collines entre lesquelles se cachait le barrage. Toujours en rase-mottes, les appareils escaladèrent la crête, glissèrent sur le versant opposé et arrivèrent au bord du plan d'eau de la Moehne.

Gibson eut l'impression de voir la maquette : c'était la même cuvette remplie d'eau, les mêmes champs aux alentours et, barrant l'extrémité du lac, le même rempart massif couronné de ses deux tours. Dans l'éclairage diffus, la muraille ressemblait à une monstrueuse forteresse flottante, à un cuirassé amarré entre deux corps morts.

— Seigneur ! murmura quelqu'un. Vous croyez que nous pouvons démolir ça ?

Soudain, le barrage s'anima. Des jets de traceuses jaillirent des tours, balayant le ciel dans toutes les directions.

— Plutôt agressifs, les Fritz ! remarqua Trevor-Roper.

Les trois pilotes dégagèrent adroitement et se mirent à contourner le lac, prenant bien soin de rester hors de portée de la D.C.A. Gibson essaya de compter les canons. Il y en avait au moins un de chaque côté du lac, près du barrage, et au moins quatre dans chaque tour. Il appela les ap-

pareils de la vague suivante, et ils répondirent l'un après l'autre, à l'exception d'Astell. Gibson l'appela encore et encore, mais Astell était mort depuis une heure. A la fin, Gibson, comprenant qu'il valait mieux ne pas insister, annonça à son équipage :

— Eh bien ! je pense qu'il faut y aller. — Puis, passant à la transmission radio, il appela les autres appareils : — Attention, tout le monde. Je vais attaquer. Tenez-vous prêts à foncer à votre tour. Allô ! « Mother ». Vous prendrez le commandement s'il m'arrive quelque chose.

— O.K., chef. Bonne chance ! fit la voix calme de Hopgood.

Gibson prit du champ, s'éloignant jusqu'aux collines à l'extrémité est du lac. Puis, virant progressivement, il fonça de toute la puissance de ses quatre moteurs. Lentement, l'appareil s'aligna, jusqu'au moment où, droit devant, à environ 5 kilomètres, surgit le barrage surmonté de ses deux tours. Débouchant au-dessus de l'eau, à 400 km-heure, Gibson hurla les dernières instructions :

— Vérifiez l'altitude ! Contrôlez la vitesse ! Attention, les mitrailleurs ! Allumez les lumières !

Le navigateur alluma les deux projecteurs fixés sous le ventre de l'appareil et, guettant le moment où les faisceaux allaient se toucher à la surface, se mit à débiter son refrain :

— Plus bas... plus bas... un peu plus haut... c'est bien, c'est très bien...

Comme le Lancaster s'établissait à exactement 20 mètres au-dessus du lac, les canonniers allemands aperçurent les lumières. Aussitôt, les jets des traceuses convergèrent sur la cible jusqu'alors invisible. Les balles semblèrent d'abord arriver lentement, pour se précipiter ensuite à mesure que l'appareil approchait du barrage.

Gibson, parfaitement calme, dirigea le Lancaster droit entre les deux tours. Spafford, l'œil vissé au trou du viseur en contreplaqué, attendait, la main sur le bouton de déclenchement. Tout à coup, un vacarme terrible éclata dans le nez de l'appareil : le mitrailleur avant avait ouvert le feu sur les deux tours.

Gibson eut l'impression que le barrage, mur cyclopéen éclaboussé de feux follets, allait s'écraser sur lui. L'odeur de la poudre et du métal surchauffé le prit à la gorge, et il songea : « Dans une minute, nous serons tous morts. » Puis, Spafford poussa un cri : « Bombe lâchée ! », l'appareil s'engouffra entre les deux tours, et Hutchison lança une fusée rouge pour annoncer aux autres qu'ils étaient sains et saufs. L'instant d'après, Trevor-Roper, dans la tourelle arrière, envoya ses quadruples rafales aux artilleurs allemands.

Ils se ressaisirent pendant que le Lancaster plongeait en titubant dans la vallée, rasant le sol pour échapper à la D.C.A. Une fois hors de portée, Gibson monta au-dessus des collines, vira sec et regarda vers le barrage.

Tout d'abord, il ne vit rien. Puis, soudain, le plan d'eau découpé par les silhouettes des tours se souleva. Un immense cône blanc creva la surface et monta vers le ciel. Le lac bouillonnait, et comme la colonne atteignait son point culminant et planait tel un fantôme à plus de trois cents mètres, le grondement de l'explosion frappa l'avion. Saisis d'épouvante, les hommes virent une vaste cascade se déverser par-dessus le barrage. L'espace d'une seconde, ils crurent que la muraille avait éclaté. Peu à peu, le lac s'apaisa, et ils constatèrent que le barrage était toujours à sa place. Etait-il seulement ébranlé ?

Quelques minutes plus tard, pendant que le Lancaster tournait en rond au-dessus des collines, Gibson jugea l'eau suffisamment calme pour une seconde tentative.

— Allô ! « Mother », appela-t-il. Allez-y, maintenant. Bonne chance.

— O.K., chef. On y va, fit la voix toujours nonchalante de Hopgood.

Emergeant d'une trouée entre les collines, il se dirigea droit sur le barrage. Les autres équipages l'observaient anxieusement. Les projecteurs sous le ventre de son appareil s'allumèrent, les deux ronds lumineux glissèrent sur l'eau et se réunirent. Hopgood avait trouvé la bonne altitude, mais, déjà, la D.C.A. ouvrait le feu. Imperturbable, il continua à foncer. A cinq cents mètres de la muraille, l'appareil fut pris dans un tourbillon de traceuses ; une lueur rouge apparut autour du réservoir du moteur intérieur de tribord, puis la queue vomit une longue flamme. La bombe, déclenchée une fraction de seconde trop tard, dépassa le parapet et tomba sur la centrale électrique au pied du barrage.

« Mother » franchit la muraille et, aussitôt, se cabra. Hopgood chercha à reprendre de la hauteur pour permettre à l'équipage de sauter. Tout à coup, les réservoirs firent explosion, une aile se détacha, et le Lancaster frappé à mort descendit en vrille, éjectant une pluie de débris incandescents. Juste comme il s'écrasait, la centrale sauta dans une orgie de lumière. Dix secondes plus tard, le drame était consommé.

— Pauvre Hoppy, murmura une voix.

Gibson, le visage figé comme un masque, appela Martin :

— Allô ! Popsie. Vous êtes prêt ?

— Archiprêt, chef. J'y vais.

— Quand vous attaquerez, je vais survoler le barrage pour essayer d'attirer le feu de la D.C.A.

— O.K., chef. Et merci !

Quand Martin déboucha des collines, Gibson se lança au-dessus du lac, suivant une ligne parallèle au barrage, mais en restant hors de portée efficace des canons. Dès que les projecteurs de Martin commencèrent à glisser sur l'eau, Gibson vira sur l'aile, et ses mitrailleurs ouvrirent le feu. Les six jets de traceuses qui convergeaient sur les tours détournaient l'attention des Allemands qui n'aperçurent l'appareil de Martin qu'au dernier moment, alors qu'il n'était plus qu'à huit cents mètres du barrage. Néanmoins, trois canons réussirent à tendre un rideau de feu entre les tours, — rideau meurtrier que Martin devait inévitablement franchir.

A l'instant précis où Bob Hay annonça « Bombe lâchée », l'appareil eut un violent soubresaut. Deux obus avaient pénétré dans l'aile de bâbord, et l'un d'eux avait explosé dans le réservoir intérieur. Puis, l'appareil franchit le barrage et plongea dans la vallée. L'équipage, anxieux, guettait l'aile endommagée. Tout à coup, voyant que le réservoir n'avait toujours pas pris feu, le navigateur se mit à hurler :

— Ça, c'est un coup de veine ! Ce sacré réservoir était vide !

Martin, souriant, se frotta le menton avant de crier dans le micro :

— Bombe lâchée, chef.

— Parfait, Popsie. Allô ! Apple. Etes-vous prêt ?

— Oui, chef.

— Alors, allez-y. Avertissez-moi quand vous êtes en position, et je vais amuser ces messieurs de la D.C.A.. Allô ! Popsie. Etes-vous touché ?

— Ouais ! Deux trous dans l'aile bâbord, mais

tout le monde indemne. On arrivera à rentrer, je pense.

Le lac se mit de nouveau à bouillonner, la même colonne blanche jaillit des centaines de mètres, la même cascade déferla par-dessus la muraille. Mais quand la furie de l'eau se fut apaisée, le barrage était toujours là. Il était même encore debout après l'explosion de la troisième bombe, placée par « Apple » avec une précision admirable.

De nouveau, Gibson attendit que la colonne blanche fût retombée, puis, il ordonna à Maltby de tenter sa chance. Cette fois, Gibson et Martin l'un venant de gauche, l'autre de droite, se lancèrent en même temps au-dessus du lac, faisant feu de toutes leurs mitrailleuses, allumant même leurs lumières de position pour disperser le tir de la D.C.A. Une fois de plus, l'énorme éruption bouleversa la surface noire de la Moehne, une fois de plus, le geyser jaillit tout près de la muraille. A présent, la vapeur d'eau recouvrait toute la vallée, et il était difficile de se rendre compte du résultat de l'explosion. Gibson, légèrement nerveux, venait d'ordonner à Shannon de lâcher sa bombe quand une voix délirante hurla dans ses écouteurs :

— Ça y est ! Le barrage est par terre ! Regardez !

C'était Martin qui, cerclant autour de la vallée, avait assisté à l'effondrement du rempart. L'immense masse de béton avait brusquement éclaté, et tout un pan s'était écroulé sous la poussée de l'eau. Une brèche large de cent mètres et haute de trente béait au centre de l'ouvrage, et le flot furieux, — 134 millions de tonnes, — s'engouffrait entre ses flancs déchiquetés. Gibson dut se ressaisir pour dire à Shannon de « laisser tomber ».

L'un après l'autre, les appareils survolèrent le barrage vaincu. Sous la lumière indifférente de la lune, un mur liquide haut de sept mètres dévala la pente à une vitesse approximative de 25 kilomètres. Un Allemand, peut-être l'unique survivant des tours, ouvrit tout à coup le feu sur les bombardiers ; quelques rafales bien ajustées le réduisirent vite au silence. Peu à peu, l'émotion générale se transforma en une joie sauvage ; seul Hutchison ne participait pas à la conversation animée, passablement décousue et extrêmement bruyante. Assis devant son manipulateur, il envoyait en morse, très lentement, très distinctement, un mot lourd de signification : « Nigger », le nom du terre-neuve de Gibson, et aussi le mot de code qui devait annoncer le succès total de l'opération.

Déja, l'eau et les traînées de vapeur effaçaient complètement la vallée. Gibson ordonna à Martin et à Maltby de rentrer, puis il emmena les autres équipages vers l'est, au-dessus de l'Eder. Ils allaient tenter d'achever l'œuvre commencée.

4

VIII

LE RAID S'ACHÈVE

A Grantham, dans la salle d'opérations, le silence était devenu intenable. Soudain, la sonnerie du téléphone éclata comme un coup de trompette. Dunn décrocha, et l'on entendit nettement le tactac rythmé d'un message en morse. Cochrane se pencha, hocha la tête, se redressa.

— Goner, dit-il. De « George », l'appareil de Gibson.

« Goner » était le mot de code choisi pour annoncer que la bombe avait été larguée, et qu'elle était tombée au bon endroit.

— J'espérais qu'une seule bombe suffirait, murmura Wallis, désolé.

— Elle aura au moins ébranlé le barrage, fit Cochrane avec un sourire encourageant.

Le silence retomba. Chaque minute paraissait une éternité. Puis, à des intervalles plus rapprochés, — l'équipage Hopgood n'avait pas eu le temps d'émettre avant de s'écraser au sol, — il y eut des messages identiques de « Popsie », l'appareil de Martin, de « Apple », l'avion de Young, et de « Johnny », celui de Maltby. Quatre bombes lâ-

chées sans aucun résultat. Wallis avait de plus en plus l'air d'un condamné à mort.

Le téléphone sonna de nouveau. Cette fois, les signaux se succédèrent si rapidement que Cochrane ne put les déchiffrer. Dunn les transcrivit lettre par lettre sur une bande de papier. Tout à coup, il poussa un cri :

— Nigger ! C'est Nigger ! Le barrage est détruit !

Wallis, jetant les bras en l'air, se mit à danser à travers la salle. Cochrane, attrapant au vol sa main droite, le félicita chaleureusement. Harris, abandonnant enfin sa réserve glaciale, lui serra longuement la gauche.

— Eh bien ! Wallis, maintenant, je peux vous avouer que je ne croyais pas un mot de ce que vous me racontiez au sujet de cette bombe. Désormais, je vous ferai confiance pour n'importe quoi. A présent, il faut que je prévienne Portal.

Sir Charles Portal, commandant en chef de la R.A.F., se trouvait cette nuit-là à Washington. A cette heure, il devait être en train de dîner chez le président Roosevelt. Harris décrocha le téléphone.

— Passez-moi la Maison Blanche.

La petite standardiste ignorait tout du grand raid. Ne reconnaissant pas la voix du haut personnage à l'autre bout du fil, elle dit machinalement : « Bien, Monsieur », et composa le numéro de la seule maison blanche qu'elle voyait, — un charmant pavillon à quelques kilomètres de Grantham.

Harris, d'abord enchanté d'obtenir si vite sa communication, piqua, une minute plus tard, une colère épouvantable. Le propriétaire du pavillon, prié d'appeler Sir Portal, lui dit en termes judicieusement choisis qu'il détestait être tiré du lit

après minuit, et qu'il n'y avait dans sa maison personne du nom de Portal ; que, de toute façon, il ne recevait jamais d'invités, car il n'avait pas de place pour les recevoir, et que, même s'il avait de la place, il n'accepterait pas de visiteurs susceptibles d'être appelés à une heure pareille. Puis, il raccrocha.

Harris, écarlate, se mit à hurler des choses qu'on ne peut décemment pas imprimer. Quelqu'un courut jusqu'au standard pour expliquer sa bévue à la petite téléphoniste qui, terrifiée, essaya désespérément d'obtenir Washington. Mais Washington ne voulut pas répondre.

A trois kilomètres de la Moehne, à peu près au milieu de la vallée, dormait le village de Himmelpforten, un nom charmant qui signifie « les Portes du Ciel ». Les explosions avaient réveillé le curé qui comprit immédiatement ce qui se passait : cette catastrophe, il la redoutait depuis trois ans. Il courut jusqu'à sa petite église et, de toutes ses forces, tira sur la corde de l'unique cloche, — le tocsin dont il avait si souvent parlé à ses paroissiens. Les coups de gong roulèrent, sinistres et chargés de menace, sur les flancs des collines, d'abord très distincts, puis couverts progressivement par un tonnerre d'avalanche. Le curé savait ce que signifiait ce grondement, mais il resta à son poste jusqu'au moment où le flot emporta l'église et le village.

Les eaux furieuses déferlèrent sur des kilomètres et des kilomètres, emportant d'autres églises et d'autres villages, charriant des moitiés de maison et des lits, des meubles et des ustensiles de cuisine, des calices et des cloches, des bêtes et des hommes. Quelque part dans ce tourbillon déchaî-

né, roulait le corps pantelant du curé des Portes du Ciel.

Dans le brouillard de plus en plus épais, ils mirent longtemps à découvrir l'Eder. Gibson dut faire trois fois le tour de la cuvette avant de le reconnaître avec certitude. Pas un seul canon ne défendait l'ouvrage ; les Allemands estimaient sans doute que son emplacement constituait une protection suffisante. Le barrage se trouvait dans une sorte de gorge très encaissée ; à gauche et à droite, les crêtes des collines le surplombaient de quelque trois cents mètres. Il n'y avait pas assez de place pour piquer, en pleine nuit, avec un gros appareil.

Gibson n'hésita pas un instant. L'entreprise paraissait certes difficile, mais ce n'était pas le moment de reculer.

— O.K., Shannon, lança-t-il dans le micro. Allez-y !

Shannon décrivit un vaste cercle au-dessus des collines, puis, débouchant sur le lac, piqua brutalement. Pas assez, cependant ; il dépassa nettement l'objectif et dut se cabrer au maximum pour basculer par-dessus la crête opposée.

— Désolé, chef, fit-il, haletant. Je l'ai bousillé. Je vais faire un second essai.

Cinq fois encore, il plongea dans la cuvette noire. Et cinq fois, il dépassait l'ouvrage et était forcé de dresser son Lancaster presque sur la queue pour franchir de justesse le cirque des collines. Finalement, il abandonna.

— Je crois que je ferais mieux d'explorer d'abord cette satanée cuvette, fit-il, vaguement douteux.

— D'accord, mon vieux. Explorez les parages,

pendant qu'un autre va tenter sa chance. Allô ! « Zèbre » ! A vous !

Maudslay, aux commandes de « Zèbre », fit lui aussi deux piqués manqués. A la troisième tentative, il déboucha plus lentement, vira au dernier moment et piqua à mort. Ils le virent redresser très vite. Une fraction de seconde plus tard, les faisceaux de ses projecteurs s'allumèrent, frappèrent l'eau et se rejoignirent. A 20 mètres de la surface, l'appareil fonça sur le barrage.

Ils virent monter la fusée rouge annonçant le départ de la bombe, mais l'appareil avait dû filer trop vite. La bombe, au lieu de toucher l'eau, frappa le parapet du barrage et, sous le choc, explosa avec une puissance prodigieuse. Dans la lumière rougeoyante, ils distinguèrent la silhouette noire de « Zèbre » juste au-dessus du point d'impact. Puis, il n'y eut plus que l'obscurité totale .

Gibson, la bouche sèche, sachant d'avance qu'il ne recevrait pas de réponse, appela néanmoins, contre tout espoir :

— Henry, Henry,... êtes-vous touché, mon vieux ?

Il attendit, retenant sa respiration. Alors dans l'affreux silence, une voix affaiblie, lointaine, une voix d'outre-tombe articula péniblement :

— Je pense que ça ira, chef... Ne vous éloignez pas...

Ce fut tout. Gibson appela encore, — en vain. Maudslay ne répondait plus.

— A vous, Shannon ! ordonna Gibson. Essayez maintenant !

A la deuxième tentative, Shannon réussit enfin son piqué. Filant droit sur le barrage, il trouva rapidement la bonne altitude, largua sa bombe et, aussitôt, se cabra sec pour franchir la crête

opposée. Derrière lui, tout contre la muraille, la surface du lac creva sous la poussée de la haute colonne blanche. Le geyser retombé, Gibson vit que le barrage était toujours debout. Il ne leur restait qu'une bombe, celle de l'appareil de Knight.

Conseillé par Shannon, Knight parvint dès son deuxième passage à placer sa bombe avec une précision totale. De nouveau, le lac fit éruption. Gibson, sceptique survola lentement le plan d'eau. Soudain, il poussa un cri. La muraille avait cédé, et un flot furieux dévalait par la brèche.

Le spectacle était encore plus fantastique qu'à la Moehne. Le lac était nettement plus grand — il contenait plus de deux cents millions de tonnes d'eau — et la pente beaucoup plus forte. Avec une joie mêlée d'épouvante, ils observèrent la ruée du flot écumant qui, s'étirant comme un serpent, déferlait dans la vallée. Une voiture fuyait sur la route, luttant désespérément pour échapper à la noyade ; ils ne voyaient que les phares, deux yeux affolés appartenant à un corps invisible qui semblait se tordre à chaque virage. La voiture n'était pas assez rapide. Le mur d'eau la rattrapa, mètre par mètre, inexorablement, les phares submergés prirent une teinte verte, opalescente, oscillèrent spasmodiquement et s'éteignirent.

Hutchison, assis à son manipulateur, tapa joyeusement un seul mot : « Dinghy », — le mot de code annonçant la destruction du barrage de l'Eder. Puis, Gibson ordonna à ses appareils de prendre le chemin du retour. L'écho du vrombissement des moteurs erra et mourut dans les collines, pendant que les bombardiers, en formation largement espacée, s'éloignaient vers l'ouest pour regagner leur base.

Mac Carthy, poursuivant sa route en solitaire farouche, avait dû chercher longtemps dans les massifs boisés au sud de la Moehne avant de distinguer, à travers les traînées vaporeuses du brouillard, la sombre muraille du barrage de la Sorpe. A son quatrième plongeon dans la cuvette encaissée, il faillit toucher l'eau, redressa au dernier moment et plaça sa bombe à moins de deux mètres de l'ouvrage. Elle fit explosion à l'instant où le Lancaster faillit percuter contre la colline à l'autre extrémité de la vallée. Mac Carthy décrivit un large virage, revint au-dessus du barrage et constata que la crête du rempart s'était effondrée sur une largeur de 50 mètres.

A présent, la joie de Wallis était totale. Il écoutait à peine les phrases hachées qui s'échangeaient autour de lui. Cochrane fit demander à Gibson s'il lui restait un ou deux appareils encore munis de leur bombe pour achever la destruction de la Sorpe. La réponse laconique « Aucun » jeta un voile sur l'allégresse générale. Il y avait donc au moins un équipage qui ne reverrait pas l'Angleterre. Satterly vérifia rapidement ses calculs. D'après ses estimations, la formation de réserve devait approcher de la Ruhr. Il envoya à chacun des cinq pilotes des ordres précis.

Burpey fut dirigé sur la Sorpe, mais, malgré des appels répétés, il ne répondit pas. Burpey était mort.

Brown, également envoyé sur la Sorpe, atteignit le barrage un quart d'heure après Mac Carthy. Dans l'épais brouillard, il fut incapable de situer exactement l'ouvrage et, après huit tentatives infructueuses, faillit abandonner quand son bombardier eut une idée lumineuse, dans le sens littéral du mot : ils lâchèrent quelques chapelets

d'incendiaires qui, éclairant les rives boisées, permirent enfin un repérage précis de l'objectif. A leur dixième passage, ils purent ainsi larguer leur bombe. Comme le Lancaster remontait pour s'évader du cirque, un gigantesque jet d'eau s'éleva au-dessus de la nappe brumeuse et plana entre le lac et la lune. A la surface de l'eau, la vague de choc, ébranlant les couches d'air, encerclait tel un monstrueux rond de fumée la base de la colonne liquide.

Anderson, arrivant au-dessus de la Sorpe quelques minutes plus tard, ne vit entre les collines qu'un chaudron de brouillard en ébullition. Seules les flammes s'élevant des bois incendiés trouaient la grisaille mouvante. Ne pouvant apercevoir le barrage — ni même la surface du lac — il dut faire demi-tour et rentrer avec sa bombe.

Ottley fut dirigé sur le barrage de Lister, un des objectifs secondaires. Il accusa réception du message, puis, brusquement, sa radio se tut. On ne devait jamais savoir ce qu'il était devenu.

Townsend, le dernier des cinq, chargé de détruire le barrage de l'Ennerpe, dut faire lui aussi plusieurs passages d'essai avant de lâcher sa bombe. Elle arriva exactement à l'endroit prévu, mais ne put disloquer l'ouvrage.

Dix appareils seulement sur les dix-neuf partis de Scampton avaient repris le chemin de l'Angleterre. Rasant le sol, allégés chacun de quelque huit tonnes (le poids de la bombe et celui de l'essence consommée), ils filaient à près de 400 km, leur vitesse de croisière maximum. La côte était à une heure, — le soleil à beaucoup moins. Ils savaient que, rôdant quelque part au-dessus d'eux, les chasseurs allemands attendaient impatiemment les premières lueurs de l'aube.

Harris avait emmené Cochrane et Wallis à Scampton pour féliciter les survivants. En entrant dans la salle d'opérations il se précipita sur le téléphone pour essayer encore une fois d'obtenir la communication avec Sir Portal. Afin d'éviter une seconde bévue, il commença par expliquer à la standardiste qu'elle avait l'insigne honneur de parler à Sir Arthur Harris, maréchal de l'Air et commandant en chef de tous les groupes de bombardement de la R.A.F.

— Bien sûr, Monsieur, répondit la jeune fille, habituée aux canulars plus ou moins spirituels de certains pilotes néo-zélandais. Je vois que vous avez encore abusé de la canette. Demandez donc à votre ordonnance de vous indiquer le cap de votre lit.

Harris poussa un rugissement à faire trembler les vitres. Un officier doué d'une présence d'esprit à toute épreuve dégringola les escaliers pour conseiller à la téléphoniste de s'aplatir dans toute la mesure du possible afin de se faire pardonner. Cochrane et Wallis s'employèrent à calmer Harris, pendant que la petite W.A.A.F. suppliait ses collègues de lui passer Washington en priorité absolue. Et un quart d'heure plus tard, Harris, radouci, put annoncer à Sir Portal :

— Opération Downwood réussie, — oui, parfaitement réussie !

Gibson, apercevant droit devant la masse sombre des usines de Hamm, obliqua doucement vers l'est. Un autre Lancaster apparut sur sa gauche, et il allait héler le pilote pour lui dire de s'écarter de la ville quand la D.C.A. ouvrit rageusement le feu. Transformé en torche, l'avion imprudent tomba comme une étoile filante et s'écrasa dans une pluie de débris incandescents. Gibson détour-

na la tête. Qui était-ce — Burpey, Ottley, Brown ?
L'aube commençait à poindre. Vers l'est, le ciel pâlissait, et les pilotes, volant à quinze mètres du sol, se demandaient comment la D.C.A. ne les avait pas en core repérés. L'appareil de Gibson, pris en chasse par un Messerschmitt, dut se livrer à une gymnastique échevelée au ras des prairies, semant la terreur parmi les vaches, pour échapper à son poursuivant. L'Allemand devait être pressé de rentrer, car il abandonna au bout de quelques minutes.

Juste avant de survoler le « Mur de l'Atlantique », Gibson monta jusqu'à 100 mètres, puis piqua à pleins gaz pour accumuler une réserve de vitesse. Fonçont à 430 km, il survola les emplacements de canons, les pièges à chars et la grève minée. Quelques secondes plus tard, l'équipage tout entier poussa un soupir de soulagement. Ils se trouvaient au-dessus des eaux grises de la Manche, hors de portée de la D.C.A.

Maltby fut le premier à se poser. En voyant se lever vers lui des visages à la fois souriants et anxieux, il comprit que tout le monde était debout depuis des heures. Harris, Cochrane et Wallis l'attendaient au bout de la piste. Puis, Martin atterrit à son tour. Mutt Summers qui courut à sa rencontre le trouva accroupi sous l'appareil, en train d'examiner les bords déchiquetés d'un trou dans l'aile.

— Regarde ce que ces salauds ont fait à ma pauvre « Popsie », fit-il d'un ton furieux.

L'un après l'autre, les rescapés atterrirent et furent escortés triomphalement à la salle d'opérations. Gibson, les cheveux aplatis par huit heures passées sous le casque, décrivit minutieusement les phases successives du raid.

— Ce n'était pas précisément un voyage d'agrément, conclut-il. Nous avons réussi à placer convenablement nos bombes, mais nous ne sommes pas arrivés à réduire au silence cette maudite D.C.A. Tout au moins pas tous les canons. Je ne sais pas encore combien de nos appareils ont été abattus. En tout cas, Hopgood et Maudslay. Pour les autres...

Après le rituel *eggs and bacon*, ils se groupèrent autour du bar et, vidant lentement leurs pots de bière toujours remplis de nouveau, s'efforcèrent de tromper l'attente, — cette terrible attente des retours de mission. Apprenant que Dinghy Young, touché par la D.C.A. côtière, avait piqué dans l'eau, Shannon essaya courageusement de plaisanter.

— Eh bien ! il rentrera à la godille. Ce sera la troisième fois que cela lui arrive. Il adore les balades en canot pneumatique. Tant va la cruche à l'eau...

Il ignorait que, cette fois, la cruche s'était brisée. L'avion de Young avait coulé comme une pierre, avec son équipage.

A présent, une heure s'était écoulée depuis l'atterrisage du dernier appareil. Wallis donnait des signes de nervosité.

— Où sont les autres ? Tous les autres ?

— Ils ne tarderont plus, grommela Summers. Laissez-leur le temps d'arriver. Peut-être se sont-ils posés ailleurs.

Une demi-heure plus tard, Wallis, de plus en plus agité, répéta sa question. Cette fois, personne n'osa répondre, et le malheureux inventeur comprit qu'ils se soûlaient consciencieusement pour oublier les camarades disparus. Autour de lui, tout le monde buvait avec une application macabre, — tous, sauf lui-même. Martin lui avait

mis d'autorité un verre dans la main, mais Wallis se sentait incapable d'avaler une seule gorgée.

— Mon Dieu ! Mon Dieu ! gémissait-il, luttant pour retenir ses larmes. Si j'avais eu la moindre idée de ce qui allait arriver, je n'aurais jamais lancé cette opération !

Gibson fut le premier à quitter le mess. Il tombait de sommeil, mais au lieu d'aller se coucher, il se dirigea vers le bureau de l'escadrille pour aider Humphries et Powell à envoyer les annonces télégraphiques de décès. Sur les cent trente-trois garçons jeunes et vigoureux qui avaient décollé la veille, cinquante-six manquaient à l'appel, et trois seulement avaient pu sauter en parachute pour moisir jusqu'à la fin de la guerre dans un camp de prisonniers. Gibson s'était attendu à perdre plusieurs équipages au-dessus de la Moehne où l'appareil de reconnaissance avait découvert, vingt-quatre heures avant le raid, ces mystérieux carrés noirs. Or, il n' y avait perdu qu'un seul appareil, celui de Hopgood. (Après la guerre seulement, il devait apprendre que ces ombres menaçantes sur la crête du barrage étaient tout simplement des arbres, — de magnifiques pins destinés à embellir l'ouvrage. Les Allemands s'étaient donné beaucoup de mal pour embellir la Moehne, mais ils n'avaient pas songé à en renforcer les défenses !)

Vers cinq heures de l'après-midi, les équipages, encore mal réveillés, partirent en autocar pour assister, dans un château des environs, à un cocktail donné en leur honneur. Au retour, Shannon, qui avait réussi à s'installer à côté d'Anne, se pencha vers la jeune fille.

— Ecoutez, Anne, murmura-t-il, je voudrais... je pensais... enfin, voulez-vous m'épouser ?

— Oh ! David ! fit-elle, confuse. David, voyons... en tout cas, pas avec cette moustache !

Le jeune homme caressa d'un doigt pensif sa petite brosse. Il tenait à cet ornement pileux, qui le vieillissait avantageusement, — depuis que la moustache avait poussé, il avait l'air d'avoir au moins vingt-trois ans.

— Si j'ai bien compris, c'est ma moustache ou vous ?

Et comme Anne ne répondait pas, il ajouta d'un ton résolu :

— Tant pis, je vais la raser !

Le lendemain matin, le 617ᵉ groupe de bombardement partit en permission : trois jours pour les rampants, une semaine pour les survivants du raid, à l'exception de Gibson qui resta encore deux jours à Scampton pour écrire aux mères des disparus. Il ne voulut pas entendre parler des habituelles lettres dactylographiées, avec leurs phrases reproduites, hélas ! des milliers et des milliers de fois. Isolé dans sa chambre, il s'astreignit à écrire lui-même tous ces tristes messages, à la main, — cinquante-six lettres différentes !

A Londres, les aviateurs constatèrent qu'en l'espace d'une nuit, ils étaient devenus célèbres. Dans toute la presse, d'énormes manchettes fêtaient leur exploit. Les commentaires de la presse allemande étaient nettement moins flatteurs. Cette attitude se justifiait, chez les uns comme chez les autres : pour la comprendre, il suffisait de regarder les photographies rapportées par un Mosquito de reconnaisssance. Les lacs de la Moehne et de l'Eder étaient vides. En revanche, trois cent trente millions de tonnes d'eau se répandaient comme les tentacules meurtrières d'un monstrueux polype à travers les vallées de la Ruhr

occidentale, ravageant les villes, effaçant les villages.

La Ruhr, après avoir subi l'épreuve du feu, connaissait à présent celle de l'eau. Dans un rayon de quelque quatre-vingts kilomètres autour des barrages éventrés, les mines de charbon étaient inondées, les usines effondrées. Fritzlar, un des aérodromes les plus importants de la Luftwaffe, disparaissait sous le flot écumant, avec ses avions, ses pistes, ses bâtiments. Les voies ferrées, les routes, les ponts étaient emportés. Unterneustadt, le faubourg industriel de Cassel, avait pris l'aspect d'une cité lacustre, et des torrents furieux déferlaient dans la paisible vallée de la Fulda. Partout, les berges des canaux s'écroulaient, les centrales électriques étaient englouties et, — suprême ironie du destin — les aciéries de la Ruhr, privées d'eau, devaient arrêter leur production. Le réseau des communications qui amenaient les matières premières aux usines et transportaient les armes forgées vers les divers fronts était disloqué en mille endroits. Même les usines dont les murs avaient résisté ne pouvaient travailler, par suite du manque de courant.

Les descriptions publiées dans les journaux hitlériens illustraient éloquemment l'importance des destructions. Dans une petite ville proche de l'Eder, deux mille hommes furent mobilisés pour réparer les routes, et deux mille autres pour aider à la reconstruction du barrage. Un journaliste souligna le fait que, pendant des mois, les villes de la Ruhr allaient manquer d'eau pour éteindre les incendies qu'allaient allumer les bombardements. Même le rapport officiel parlait d'un « tableau sombre et désolant ». Les autorités, tout en se déclarant incapables de chiffrer sur-le-champ les pertes de production, estimaient qu'elles re-

présentaient le travail de cent mille ouvriers pendant six mois. D'après un premier bilan, cent vingt-cinq usines étaient détruites ou gravement endommagées, 3.000 hectares de terres cultivées étaient perdus pour la moisson de l'année, vingt-cinq ponts avaient été emportés, vingt et un autres détériorés. Les pertes en gros bétail atteignaient six mille cinq cent têtes.

Il y avait aussi un lourd tribut moral, — il y en avait toujours, et il y en aura tant que les hommes se feront la guerre. Treize cents personnes trouvèrent la mort dans le flot déferlant et, sur ce chiffre, plus de la moitié était constituée par des déportés et prisonniers, des Russes internés dans un camp de la vallée de l'Eder.

Après le raid, les Allemands affectèrent des centaines de soldats et des dizaines de canons de D.C.A. à la garde de tous les autres barrages du Reich. Tout en travaillant d'arrache-pied à la remise en état de la Moehne, ils construisirent deux hauts pylônes à 1.800 mètres de l'ouvrage pour suspendre un énorme câble à travers le lac. D'autres câbles, accrochés au premier, portaient à l'extrémité libre des grenades qui, explosant au contact, devaient détruire tout avion approchant en rasant la surface. Ils tendirent deux lourds filets antitorpilles directement devant la muraille, et un troisième à mille mètres. Sur le versant de la vallée, « du côté sec », ils dressèrent, sur des pieux enfoncés dans la pente du rempart, un véritable rideau en mailles d'acier, — une version moderne de la cotte de mailles des chevaliers du moyen âge.

Le bourgmestre Dillgardt avait sa revanche, seulement, elle venait trop tard. Les Allemands avaient attendu, pour fermer la porte de l'écurie, que le cheval se fût échappé.

Gibson passa sa permission avec sa femme qui avait eu un choc en voyant la photographie de son mari à la première page des journaux. Jusqu'au dernier moment, il lui avait affirmé qu'il se reposait dans un centre d'entraînement pour jeunes pilotes.

De retour à Scampton, Gibson trouva dans son courrier une lettre écrite par un vicaire de campagne. L'enveloppe contenait en outre la copie d'une protestation que l'auteur avait envoyée au *Times*.

« Monsieur,

« Chez les ornithologues du monde entier, le bombardement du barrage de la Moehne a suscité les plus vives inquiétudes. Vous ignorez sans doute que pendant les trois années précédentes, un couple de cygnes à cou annelé passait l'été sur ce lac et y élevait ses petits. Or, cette espèce est, de tous les grands oiseaux d'Europe, de loin la plus rare. L'unique autre couple dont on sait avec certitude qu'il s'est reproduit récemment appartenait à la variété arctique. Il fut photographié par la tante du regretté professeur Olssen, de Reykjavik, dans son nid sur une plage du lac de Thongvallavatn, en Islande.

« Cela dit, je me permets de poser certaines questions qui, toutes, exigent une réponse : Connaît-on le sort du couple de la Moehne, probablement le dernier en Europe ? Etant donné l'extrême rareté de ces magnifiques oiseaux, pourquoi a-t-on autorisé le bombardement de leur résidence ? Et même en admettant que cette opération fût nécessaire et inévitable, pourquoi ne l'a-t-on pas retardée jusqu'au moment où les oisillons étaient arrivés à maturité ?

« Veuillez agréer, Monsieur, *et caetera et caetera.* »

Les rédacteurs du *Times* avaient dû flairer le canular, car ils se gardaient bien de publier cette lettre. Ils eurent raison de se méfier ; Gibson devait découvrir, un peu plus tard, qu'elle était l'œuvre de deux officiers des services secrets de l'Amirauté.

Le 25 mai, arrivèrent les décorations et deux jours plus tard, le roi et la reine vinrent passer en revue le nouveau et déjà célèbre groupe de bombardement. C'était justement le vingt et unième anniversaire de Shannon, et le roi, prévenu par Gibson, bavarda longuement avec le jeune pilote. Puis, en lui serrant vigoureusement la main, George VI ajouta :

— Vous êtes vraiment bien conservé pour votre âge, Shannon. Assez bien, en tout cas, pour arroser votre *Distinguished Service Order* comme il se doit.

Le soir, aux environs de minuit, comme Martin reprochait à Shannon de ne plus avoir les yeux en face des trous, le jeune homme eut un sourire condescendant.

— Je suis ivre mort, en effet, fit-il avec hauteur. Mais je le suis sur ordre de Sa Majesté !

IX

LE COURAGE DU DÉSESPOIR

Pendant des semaines, ce fut le calme plat. Le groupe, équipé de nouveaux appareils, faisait de l'entraînement, encore de l'entraînement, toujours de l'entraînement. Si bien que les hommes des autres groupes qui, eux, exécutaient plusieurs missions par semaine parlaient d'un air méprisant des « fainéants de la mission unique ». En somme, les héros des barrages de la Ruhr avaient l'impression d'être en quarantaine, — une impression pénible et exaspérante.

Le plus mécontent de tous était Gibson qui se sentait réduit au rôle peu enviable de dessus de cheminée. Cochrane lui avait annoncé qu'étant donné le nombre déjà excessif de ses missions, il n'aurait plus le droit de voler. Son remplaçant, le commandant George Holden, était un garçon mince et souple dont le visage rose et les boucles blondes contrastaient étrangement avec ses manières brusques, presque brutales. Avant la guerre, Holden se promenait dans Regent Street, coiffé d'un chapeau melon, s'appuyant avec nonchalance sur un parapluie soigneusement roulé, ce

qui ne l'empêchait pas, à présent, d'être un « dur ». Au début de l'année, il s'était senti très fatigué, mais avait continué à participer aux missions de son escadrille pendant une bonne semaine, jusqu'au jour où, ayant ramené son appareil endommagé, il faillit s'évanouir sur la piste. Il consentit à aller voir le toubib qui l'ausculta et secoua la tête.

— Extraordinaire ! fit-il. Vous avez eu une pleurésie, mon vieux. Mais vous paraissez à peu près guéri, maintenant.

Le 15 juillet, le 617e groupe de bombardement reprit enfin l'offensive. Il allait attaquer des centrales électriques en Italie du Nord. Mussolini chancelait, la bataille faisait rage en Sicile et le flot des approvisionnements allemands descendait vers le sud de la péninsule italienne par les voies électrifiées. La destruction des centrales devait porter un coup mortel au réseau ferroviaire. Malheureusement, le trajet à accomplir était très long. Les appareils allaient arriver au-dessus des objectifs avec leurs réservoirs vides aux deux tiers, ils ne pouvaient donc regagner directement l'Angleterre. Les hommes poussèrent des cris de joie en apprenant qu'ils allaient se poser à Blida, un important aérodrome près d'Alger. Seul le pauvre Gibson, retenu à Scampton par l'interdiction catégorique de voler, ne partageait pas l'enthousiasme général. Sombre et furieux, il assista à l'envol de ses camarades, répondant à peine à leurs saluts amicaux.

Ce fut une mission décevante. Ils ne rencontrèrent en route aucune opposition, mais trouvèrent les objectifs dissimulés par une épaisse couche de brouillard et durent lâcher leurs bombes au hasard. Plusieurs avions furent touchés par la D.C.A., l'un d'eux perdit même un moteur. Cepen-

dant, ils arrivèrent tous sains et saufs à Blida. Après le rapport, Mac Carthy, lançant d'un air dégoûté son parachute dans un coin, se mit à pester contre ces incapables de la météo.

— Si nous avions emporté des fusées éclairantes, gronda-t-il, nous aurions vu ce que nous faisions.

Sur le moment, personne ne fit attention à cette remarque. Des semaines plus tard seulement, quelqu'un devait s'en souvenir, pour la plus grande gloire du groupe entier.

Les premières quarante-huit heures, l'Afrique du Nord leur parut un paradis, avec son soleil et son vin rouge. Puis, le temps se gâta, et les hommes, confinés dans les baraquements étouffants, s'ennuyèrent ferme. Ils furent soulagés quand ils reçurent enfin l'ordre de repartir.

Au retour, Martin survola les Alpes à plus de 6.000 mètres, au grand déplaisir de son mitrailleur arrière qui, croyant survoler la France à basse altitude, avait mis son uniforme colonial. A Scampton, les autres membres de l'équipage le dégelèrent au rhum.

Les rampants leur firent un accueil délirant. Délire intéressé, car les appareils, allégés de leurs bombes, transportaient un bel assortiment de bouteilles de liqueur et de vin, et des paniers d'oranges, de figues et de dattes. L'avion de Mac Carthy amenait même un fût de vin d'Algérie, commandé par un officier supérieur de la base. Dès l'atterrissage, ce fût disparut mystérieusement. Toute la nuit, on entendait, dans les quartiers des rampants, des chants et des explosions de rire. Le lendemain matin, on entendit même, dans le bureau de l'officier supérieur, une explosion de colère. Le sergent-chef Powell fut chargé de trouver les coupables, mais après avoir atten-

du, par décence, trois ou quatre jours, il se déclara incapable de découvrir le moindre indice. Discrétion d'autant plus méritoire que Powell avait été le seul homme assez honnête pour refuser de profiter de l'aubaine.

Puis, au mois d'août, l'ennui et la routine retombèrent comme un voile grisâtre sur les équipages. Pas une seule mission, mais de l'entraînement, jour après jour. C'était à s'arracher les cheveux.

Ce fut à peu près à cette époque que les services secrets britanniques commencèrent à recevoir des rapports troublants, en provenance d'Allemagne, sur une arme nouvelle et mystérieuse. Probablement il s'agissait de « l'arme secrète » annoncée depuis longtemps par Hitler. Les agents anglais ignoraient la nature de cette arme, mais se déclaraient sûrs de son existence. Deux prisonniers de guerre évadés réussirent à gagner l'Angleterre ; les informations qu'ils possédaient parlaient de fusées qui, pensaient-ils, étaient construites quelque part au nord-est de Lübeck. Dans le Pas-de-Calais, des milliers d'ouvriers édifiaient des blocs de béton monstrueux. Puis, un avion de reconnaissance photographia une nouvelle usine à Peenemunde, localité située justement au nord-est de Lubeck. On distinguait sur cette photographie des objets en forme de crayon, posés à même le sol. Les spécialistes commencèrent par secouer la tête, avant d'établir un lien entre ces « crayons », les rumeurs au sujet des fusées et les constructions en béton. Quant à ces dernières, elles étaient manifestement à l'épreuve de toutes les bombes employées par la R.A.F. On était, certes, sur le point d'achever la nouvelle bombe de 6 tonnes, à enveloppe légère, mais c'était une

bombe classique, explosant au sol et destinée uniquement à souffler des bâtiments. De toute évidence, elle n'écornerait même pas une masse de béton à moitié enfouie dans la terre.

Les agents britanniques en Allemagne et dans les territoires occupés ne s'étaient pas trompés. A 98 km de Londres, juste après Calais, Hitler construisait les blockhaus qui allaient abriter ses « armes secrètes », — des constructions fantastiques d'où un bombardement ininterrompu allait s'abattre sur Londres et les ports de l'Angleterre méridionale, points de départ du débarquement. Leurs murs épais de plus de cinq mètres, leurs coupoles de près de sept mètres résisteraient à toutes les bombes connues jusqu'alors. L'organisation Todt l'avait formellement promis au Führer.

A Watton, Wizernes et Siracourt, les blockhaus allaient abriter les ateliers d'assemblage, les dépôts et les rampes de lancement des « bombes volantes ». Douze mille ouvriers, en grande partie des déportés, creusaient, bien en dessous de la couche de béton, des galeries et des salles où les Allemands allaient pouvoir se moquer des attaques de la R.A.F.

Le cauchemar le plus fantasmagorique était cependant l'invraisemblable labyrinthe enterré près de Mimoyecques sous une gigantesque dalle en béton armé, épaisse de sept mètres. Là, Hitler préparait le V 3, l'arme la plus secrète et la plus sinistre de son arsenal, — une artillerie cyclopéenne, aux canons longs de 170 mètres.

Les gueules des pièces n'apparaîtraient jamais au-dessus du sol. Les canons allaient être logés, sur toute la longueur, dans des puits plongeant à cinquante degrés. La batterie devait comprendre quinze pièces, groupées dans trois puits. Une

énorme charge de poudre à combustion lente allait imprimer à un obus de 270 une accélération progressive, de manière à éviter tout excès de chaleur et de pression. Ainsi, les canons s'useraient moins vite que la Grosse Bertha qui, au cours de la première guerre mondiale, tirait sur Paris. D'ailleurs, ces pièces allaient être beaucoup plus efficaces que le super canon du Kaiser : elles enverraient des obus plus gros, elles pourraient continuer à tirer pendant longtemps et, surtout, leur cadence de tir serait beaucoup plus rapide. L'installation terminée, les énormes plaques de blindage ajustées dans la masse de béton allaient glisser sur leurs rails, et la couvée infernale allait commencer à cracher six obus à la minute, — 600 tonnes par jour. Il était facile à calculer qu'à cette allure Londres allait recevoir en quinze jours autant d'explosifs que Berlin en avait reçu depuis le début de la guerre. Et ce ne serait que le commencement...

Le Cabinet de Guerre ignorait tout cela, mais le peu que ces hommes savaient suffisait pour les rendre extrêmement anxieux. Chaque jour, eurent lieu des conseils agités et ultra-secrets, pendant que Cochrane, de son côté, se démenait pour attirer l'attention des techniciens sur la « bombe sismique » de Wallis. Ses efforts eurent rapidement des résultats tangibles. Bientôt, Sir Freeman, chef de cabinet du ministre de la Production aéronautique, pria Wallis de bien vouloir passer à son bureau. (Depuis la destruction des barrages, les grosses légumes considéraient Wallis avec un respect vaguement craintif : d'où la politesse inhabituelle de la convocation.)

Freeman vint droit au fait.

— Dites-moi, Wallis, est-ce que vous vous rap-

pelez cette idée bizarre que vous aviez, en 1940, au sujet d'une bombe ?

— J'ai eu, paraît-il, un tas d'idées bizarres, murmura Wallis, désabusé.

— Je veux dire au sujet d'une grosse bombe, — deux plus exactement, une de six tonnes, et une autre de dix tonnes. D'après vos calculs, elles devaient pénétrer profondément dans le sol et provoquer un véritable tremblement de terre.

— Ah ! oui, je me souviens, fit Wallis, intéressé.

— Quand pourriez-vous me fournir quelques-unes de ces bombes ?

Ce fut si soudain, si inattendu, que Wallis mit dix bonnes secondes pour se ressaisir.

— Dans quatre ou cinq mois, fit-il, hésitant. Puis, il ajouta précipitamment : — A la condition que vous m'accordiez un maximum de facilités. Il y aura un travail énorme à faire.

— C'est évident. Maintenant, il s'agit de faire vite. Allez voir Craven, immédiatement. Je vais l'appeler pour lui annoncer votre venue.

Sir Craven, directeur général des usines Vickers, était en même temps un des inspecteurs principaux du ministère. Quand, dix minutes plus tard, Wallis pénétra dans son bureau, Craven se leva et fonça littéralement sur lui.

— Qu'est-ce que c'est que cette histoire ? aboya-t-il. Paraît qu'il vous faut vingt mille ouvriers, à Sheffield ? J'aimerais tout de même savoir...

Wallis exposa son projet et, après avoir bataillé pendant une demi-heure, obtint la promesse d'un soutien total. Puis, il alla déjeuner. Ce fut son dernier repas tranquille pour plusieurs semaines.

L'après-midi, il eut un entretien rapide avec Roy Chadwick, le dessinateur principal des usines Avro.

— Dites-moi, Roy, est-ce que vos Lancaster peuvent emporter une charge de huit tonnes et demie sur 400 kilomètres ?

— Oui, facilement.

— Même neuf tonnes et demie ?

— Euh... hum... je pense.

— Et si nous allions jusqu'à dix tonnes ?

— Dix tonnes ? Ah, ça, je n'en sais rien.

— Allons, mon vieux, — si vous preniez des moteurs plus puissants, et si vous renforciez le train d'atterrissage, cela devrait être possible.

— Ma foi... évidemment, ce n'est peut-être pas impossible.

— Alors, c'est parfait, fit Wallis. Pensez à ce petit problème, voulez-vous, mon vieux ?

Le lendemain, il partit pour Sheffield afin de s'attaquer à d'autres problèmes. Il n'avait qu'à choisir : la liste des obstacles à surmonter paraissait interminable. L'enveloppe de la bombe devait être faite dans un acier tout à fait spécial ; or il n'existait dans toute l'Angleterre que deux fonderies équipées pour fondre ces enveloppes, et toutes les deux travaillaient déjà vingt quatre heures par jour pour des fabrications d'intérêt vital.

Il fallait mettre au point un nouveau procédé de trempe afin que les bombes pussent traverser sans éclater une épaisse couche de terrain dur à une vitesse supersonique. Il n'y avait pas non plus assez d'entreprises capables d'usiner les bombes finies. Wallis dut charger un des assistants de parcourir le pays afin de trouver des ateliers installés pour usiner au moins une bombe par mois. Il fallait construire des machines spéciales pour remplir les bombes, des camions spéciaux pour les transporter, des treuils spéciaux pour les hisser dans les avions. Et personne ne savait en-

core s'il était possible de modifier le Lancaster à un tel point qu'il pût emporter la bombe.

Le 30 août, le 617e groupe fut transféré à Coningsby, un autre terrain du Lincolnshire, dont les longues pistes en ciment convenaient mieux à des avions lourdement chargés que le sol herbeux de Scampton. Pendant que les équipages poursuivaient leur entraînement, d'abord à altitude normale, puis exclusivement en rase-mottes, Cochrane, Satterly et Holden conféraient interminablement avec le colonel Patch, commandant du terrain. Les hommes sentaient que les chefs mijotaient une nouvelle opération de grande envergure. L'arrivée d'une escadrille de Mosquito équipés en chasseurs de nuit confirma cette impression. A leur prochaine mission, ils allaient donc avoir une escorte.

Le 14 septembre, Holden dressa l'ordre de bataille pour la sortie de la nuit : une mission importante, mais à laquelle n'allaient participer que huit équipages. L'objectif était le canal Dortmund-Ems, artère vitale qui reliait le réseau fluvial de la Ruhr à l'Allemagne du Centre et à la mer du Nord. Le trafic annuel du canal atteignait alors le chiffre énorme de trente-trois millions de tonnes dont une petite partie seulement aurait pu être transportée en cas de besoin par voie ferrée. Or, près de Ladbergen, le canal franchissait tel un aqueduc une zone de terres basses. Une seule bombe, placée de manière à ouvrir une brèche dans la berge, et l'eau irait se répandre dans les champs. Les péniches chargées du charbon indispensable aux usines de la Ruhr s'échoueraient dans la vase, les produits finis resteraient dans les ateliers, et les sous-marins de poche, assem-

blés dans la Ruhr, ne pourraient plus gagner la mer du Nord.

De nouveau, les appareils allaient être obligés de voler en rase-mottes, d'une part pour placer les bombes avec la précision nécessaire, d'autre part pour échapper aux chasseurs de nuit, certainement plus à craindre que la D.C.A. Cochrane avait préparé le raid avec un soin minutieux. L'itinéraire serpentait délicatement entre les positions connues des batteries antiaériennes. Les Mosquito d'escorte allaient attaquer les canons qui gardaient les points vulnérables du canal, tandis que les Lancaster allaient larguer leurs bombes au-dessus d'un passage non défendu, à plus de trois kilomètres de la batterie la plus proche. Un appareil de reconnaissance allait vérifier la visibilité dans la région juste avant l'arrivée des bombardiers. Pour la première fois, les appareils emporteraient la nouvelle bombe de 6 tonnes, à enveloppe légère (à ne pas confondre avec la « bombe sismique » de Wallis qui n'existait encore que sur le papier). Bref, c'était une opération à l'échelle des « briseurs de barrages ».

Ils s'envolèrent au crépuscule. Une heure plus tard, alors qu'ils rasaient les vagues glauques de la mer du Nord, l'appareil de reconnaissance prévint la base que l'objectif disparaissait sous une épaisse couche de brouillard. Aussitôt, la tour de contrôle rappela les Lancaster. Comme les gros bombardiers faisaient demi-tour, l'appareil de Maltby fut pris dans les remous d'un appareil voisin. L'avion dérapa brutalement, piquant du nez. Maltby n'eut pas le temps de le rattraper. Accrochant d'une aile la surface de l'eau, le Lancaster se dressa à la verticale, s'enfonça par l'avant et disparut dans un jaillissement d'écume. Shannon quitta aussitôt la formation pour tour-

ner au-dessus de l'endroit où l'avion s'était englouti, en attendant l'arrivée de l'hydravion du *sea rescue* (sauvetage des pilotes tombés en mer). L'hydravion ne devait trouver que quelques taches d'huile...

Vingt-quatre heures plus tard, ils décollèrent de nouveau. Martin, rentré le matin même de permission, avait pris la place de Maltby. Au-dessus de la mer, les Lancaster se formèrent en deux groupes de quatre appareils chacun. D'une minute à l'autre, les Mosquito, bien plus rapides que les bombardiers, allaient les dépasser pour engager la D.C.A. du canal. L'avion de reconnaissance, déjà au-dessus de l'objectif, annonça une visibilité parfaite.

Ils franchirent la côte hollandaise, endormie sous la lune désagréablement brillante. Droit devant, une petite ville dressait quelques cheminées d'usine et deux clochers pointus, comme pour les happer au passage. Martin secoua la tête en voyant Holden grimper brusquement pour franchir l'obstacle. Il se garda bien d'imiter son chef. S'écartant légèrement, il descendit carrément jusqu'au niveau des toits ; de l'autre côté de Holden, Knight et Wilson en firent autant, jusqu'à ce qu'ils fussent pratiquement invisibles, même du sol. Seul Holden volant à une centaine de mètres, se silhouettait contre le ciel argenté.

Il y avait, dans cette ville, un seul canon, mais dont les servants venaient d'être alertés. Holden avait traversé la moitié de la surface bâtie quand un jet de traceuses orange monta brusquement vers son fuselage. Une fraction de seconde plus tard, son mitrailleur arrière riposta, réduisant la pièce au silence.

Les Allemands n'avaient pu envoyer que cinq ou six projectiles, mais l'un d'eux avait percé le ré-

servoir du moteur intérieur tribord. Déjà une longue traînée de flammes s'étiraient jusqu'à la queue ; l'appareil embrasé vacilla, puis se mit à piquer. L'aile bâbord se détacha, l'avion accéléra sa chute, tout en glissant sur la gauche, juste au-dessous de Wilson et de Knight, — et il avait toujours sa bombe de 6 tonnes ! Martin se mit à hurler frénétiquement dans son micro :

— Dégagez ! Pour l'amour du ciel — dégagez !

L'instant d'après, Holden s'écrasa, presque à la lisière de la ville. La bombe sauta, dans une débauche de lumière et un fracas de jugement dernier.

Anxieux, Martin appela les deux autres. Knight répondit immédiatement, mais Wilson mit au moins vingt secondes pour annoncer, d'une voix mal assurée, que l'explosion les avait rudement secoués, mais que l'appareil semblait intact. Les trois avions se regroupèrent, sous la conduite de Martin, puis continuèrent à foncer vers l'Allemagne. Holden avait eu avec lui l'équipage de Gibson : six vétérans des attaques nocturnes, six héros du raid contre les barrages...

Ils n'étaient plus qu'à cinq minutes du canal quand une nappe mouvante, impalpable et pourtant réelle, glissa du ciel pour escamoter le paysage. Martin étouffa un juron. Une demi-heure plus tôt, la visibilité avait été parfaite, et voilà qu'une grisaille informe effaçait tout ! Le brouillard, arrivant de l'est, les avait gagnés de vitesse, sans qu'ils s'en fussent aperçus. Faire encore un fois demi-tour ? Cela eût été vraiment trop bête. Ils continuèrent quand même, à tout hasard. On allait bien voir...

Ils savaient que le canal comportait une série d'écluses dont chacune était défendue par plusieurs canons. L'ennemi numéro 1 restait néan-

moins le brouillard. Ils n'allaient distinguer le canal qu'en arrivant au-dessus, donc lorsqu'il serait trop tard pour le bombarder. En outre, ils allaient être forcés de descendre jusqu'à 50 mètres — de plus haut, le canal restait invisible — et, à cette altitude insignifiante, ils ne pouvaient guère échapper à la D.C.A.

L'un après l'autre, ils survolèrent le canal, essayant vainement de virer à temps dans l'axe pour avoir une chance de placer leurs bombes. Entretemps, les Mosquito, filant comme des guêpes hargneuses, avaient commencé l'attaque des écluses. Mais, gênés par le brouillard, ils ne purent arriver à réduire au silence les canons dont les rafales spasmodiques semblaient venir de partout.

Le carrousel infernal se prolongeait dangereusement. L'appareil d'Allsebrook lâcha brusquement sa bombe, puis, alla s'abîmer dans les champs. Wilson annonça brièvement qu'il allait tenter sa chance. Mais il avait encore sa bombe quand son avion s'écrasa à 200 mètres du canal, creusant un entonnoir assez vaste pour abriter une station de métro. Divall cria dans son micro quelques paroles incohérentes, — son dernier message.

Knight venait de hurler : « Voici l'eau ! », quand un geyser de traceuses le força à dégager brutalement. L'instant d'après, son bombardier cria : « Arbres droit devant et au-dessus », et l'appareil amorçant une remontée désespérée, traversa en sifflant les cimes d'un bosquet de peupliers. L'avion fit un saut de carpe, retomba, s'ébroua, avant d'émerger au-dessus du brouillard. Il était sévèrement touché : des branches bouchaient les radiateurs, les deux moteurs de tribord étaient arrêtés, les plans de gouvernail endommagés.

Réduit aux deux moteurs de bâbord, le Lancaster, encore chargé de sa bombe, pouvait tout juste maintenir son altitude. Dans ces conditons, il n'était plus possible d'exécuter une manœuvre tant soit peu précise. Knight dut se résoudre à en référer à Martin.

— Mes deux moteurs tribord sont morts. Pouvez-vous m'autoriser à me délester de ma bombe, Monsieur ?

Martin devait avouer plus tard qu'il avait été surtout impressionné par le « Monsieur ». Knight, calme et poli, employait scrupuleusement les phrases du manuel d'instruction pour demander la permission de faire la seule chose qui pût lui donner une chance de rentrer.

— Bien sûr, mon vieux, bien sûr, répondit Martin. Et, voyant la bombe se détacher, il guetta anxieusement la réaction de l'appareil blessé. Il poussa un soupir de soulagement. Le Lancaster bondit et se mit à prendre de la hauteur.

Quand les mitrailleurs eurent fini de lancer par les hublots mitrailleuses, munitions et tout ce qu'ils pouvaient arracher, Knight réussit à hisser l'appareil à environ 500 mètres. Luttant aux commandes, il mit le cap sur l'Angleterre. Le bombardier se traînait lamentablement à 250 km-heure, obéissant de plus en plus mal, jusqu'au moment où tous les efforts de Knight furent impuissants à l'empêcher de virer sur tribord. Le petit pilote comprit qu'il n'arriverait pas à ramener son malheureux avion. Il ordonna à l'équipage de sauter. Quand le dernier homme se fut jeté dans le vide, il essaya sans doute de se sauver lui-même. Il devait prévoir ce qui allait se produire dès qu'il quitterait son siège. Il avait peut-être une chance sur mille de réussir. Et cette chance-là, le destin ne voulut pas la lui accorder. A peine eut-il lâ-

ché le manche et le palonnier que l'appareil, passant sur le dos, piqua vers le sol. Knight n'eut pas le temps d'atteindre le sabord.

Pendant ce temps, la ronde rageuse des survivants se poursuivait au-dessus du canal. Rice, son fuselage troué comme une écumoire, dut lui aussi lâcher sa bombe au hasard et reprendre le chemin de l'Angleterre. Shannon, après avoir tourné durant soixante-dix minutes, aperçut enfin les hautes levées du canal, fit pivoter son appareil dans l'axe de l'eau et lâcha sa bombe. Comme elle était réglée pour éclater onze secondes après l'impact, ils ne virent l'explosion que de loin. La bombe frappa le chemin de halage. Deux ou trois mètres de plus, dans le sens latéral, c'est-à-dire dans l'eau, et elle aurait éventré la paroi du canal.

Martin passa une heure et demie à foncer, virer, piquer dans le brouillard, cherchant vainement à donner à son bombardier l'occasion d'apercevoir à temps un des rares endroits où la haute berge était vulnérable. A deux reprises, son appareil tressaillit en encaissant un obus, et une autre fois, un jet soudain de traceuses traversa les tôles juste sous le cockpit. Sous le choc, Martin perdit l'équilibre, son pied glissa du palonnier, et l'appareil dérapa si brusquement qu'il crut ne plus pouvoir le redresser.

A leur treizième passage, le bombardier aperçut enfin, à travers les traînées de brouillard, le reflet métallique de l'eau. Martin décrivit un vaste cercle et, ouvrant la trappe de la soute à bombes, calcula l'instant précis où son mouvement de trois cent soixante degrés allait le ramener au-dessus du canal. Ce fut une manœuvre minutée à la perfection. Ils glissèrent à quelques mètres du miroir liquide, juste assez longtemps pour permettre au bombardier de crier : « A gauche, encore... un peu

à droite... bombe lâchée ! », puis, Martin, lançant ses moteurs à plein gaz, vira sur l'aile au moment même où la D.C.A. ouvrit le feu.

Un peu plus tard, ils repassèrent au-dessus du canal. L'eau bouillonnait furieusement à l'endroit où la bombe avait explosé, à quelques mètres de la berge, — quelques mètres trop loin, car la muraille de terre était intacte.

Ils étaient encore au-dessus de l'Allemagne quand les premières lueurs de l'aube commencèrent à chasser le brouillard. Fonçant à 430 km, sa vitesse maximum à basse altitude, le Lancaster tremblait du nez à la queue. Comme ils contournaient Sylt, une des îles de la Frise, deux canons leur envoyèrent une volée d'obus. L'instant d'après ils débouchèrent sur la mer.

Ils se posèrent avec un retard de deux heures sur l'horaire prévu. Cochrane, le visage plus dur que jamais, les attendait sur le terrain. Il savait déjà que Martin, le troisième à se poser sur les huit équipages partis, allait être aussi le dernier.

— Comment cela s'est-il passé ?

— Je suis absolument désolé, Monsieur, dit Martin. Nous n'avons pas réussi à détruire les levées. Trop de brouillard, — et aussi trop de D.C.A. Maintenant, si le temps est clair demain, — je veux dire ce soir, nous aurons peut-être une chance.

— Ce soir ? répéta Cochrane, stupéfait. Vous voulez remettre ça ce soir ? C'est une folie, voyons ! Combien d'équipages vous reste-t-il ?

— Trois dans mon escadrille, et trois autres dans l'escadrille de Shannon.

— Donc six en tout. Six sur les vingt-deux que le groupe comprenait au moment de sa formation !

— Cela sera suffisant, je pense, Monsieur. Je suis tellement désolé de notre échec...

— Allons, mon vieux, vous n'avez pas à vous excuser, fit Cochrane, ému. Allez vous reposer, vous en avez besoin. Quant à votre proposition de faire une troisième tentative ce soir, nous en reparlerons tout à l'heure.

Une heure plus tard, le colonel Patch entra sur la pointe des pieds dans la chambrette où Martin, étendu sur son lit, cherchait vainement le sommeil.

— Nous avons décidé, le général Cochrane et moi, de vous confier le commandement du 617e groupe, annonça-t-il. Cela vous fait plaisir, au moins ?

— Ça, par exemple ! fit Martin. — Il se redressa et se passa la main dans les cheveux. — Dire que, hier soir, je n'étais même pas chef d'escadrille.

— Vous ne semblez pas avoir envie de dormir. Voulez-vous venir vous promener avec moi ? Cela vous décontracterait.

En silence, ils arpentèrent la bande de gazon devant les baraquements. Martin, debout depuis plus de vingt-quatre heures, devait avoir trouvé son « second souffle », car il marchait d'un pas résolu. Soudain, il s'arrêta.

— Inutile de se leurrer, gronda-t-il. Nous avons exécuté deux missions, — deux en tout et pour tout, — et perdu seize équipages sur vingt-deux. Ce sera sans doute la fin du groupe. Ou bien ils vont faire de nous une unité ordinaire, ou bien ils vont nous dissoudre.

— En tout cas, ce sera sûrement la fin du groupe si vous repartez ce soir pour attaquer encore une fois le canal, répliqua Patch d'un ton sec.

Vous n'êtes pas immortel, que diable. Pensez-vous vraiment vous en tirer ce soir ?

— Ça ne pourra guère être plus catastrophique que la nuit dernière.

— Vous oubliez que, cette fois, la D.C.A. vous attendra.

— Oh ! non, je ne l'oublie pas.

— Allons, Martin, soyez raisonnable. N'y pensez plus, pour l'instant. De toute façon, le général Cochrane ne vous laissera pas faire. Il n'aime pas perdre ses équipages, et vous en avez perdu cinq sur huit, — six en comptant Maltby qui s'est écrasé la nuit d'avant. Si vous recommencez ce soir, le groupe entier y passera. Nous allons essayer de trouver une méthode plus sûre et moins dangereuse pour détruire ce canal.

Martin dut s'incliner. A trois heures de l'après-midi, Mac Carthy le réveilla pour lui annoncer qu'ils allaient bombarder le viaduc d'Anthéor, sur la Côte d'Azur, près de la frontière italienne. C'était la seule voie ferrée allant du midi de la France à la plaine du Pô. Sa destruction priverait les Allemands engagés dans la bataille de Sicile d'une bonne moitié de leurs approvisionnements et renforts.

Ils n'eurent aucune difficulté à trouver le viaduc, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Cannes. Dans la lumière livide de la pleine lune, les arches larges de 30 mètres décrivaient une vaste courbe au-dessus de la plage, à la sortie d'une gorge. D'après leurs instructions, les appareils devaient piquer jusqu'à 100 mètres du sol pour semer des bombes à retardement de 500 kilos tout le long de l'ouvrage. La manœuvre fut parfaite, mais les bombes manquèrent leur but de quelques mètres, — en somme, d'un cheveu. Passant sous les arches, elles explosèrent tout autour des pi-

liers, égratignant tout juste la pierre. Si bien que l'opération n'eut qu'un seul résultat : les Allemands, se rendant compte de la vulnérabilité du viaduc, y amenèrent en hâte plusieurs batteries de D.C.A.

Shannon obtint enfin une permission de huit jours, fila à Londres et se maria avec Anne. Le jeune couple passa sa lune de miel dans un hôtel du centre. Un soir, comme ils pénétraient dans le bar, un client s'exclama :

— Mon Dieu ! Ils les prennent donc au berceau, maintenant, dans la R.A.F. !

Anne rougit, mais Shannon, souriant, se retourna et fit face à l'imprudent. L'homme écarquilla les yeux en voyant, sur la tunique de l'officier, les rubans brillants de ses décorations. Ecarlate, il murmura une vague excuse et s'abîma dans la contemplation de son verre.

X

COUPS AU BUT

Finalement, le sort du 617e groupe de bombardement fut décidé, en haut lieu, par le maréchal de l'Air en personne.

— Nous allons en faire une formation pour missions spéciales, décréta Sir Arthur Harris. C'est-à-dire qu'ils ne feront pas de sorties ordinaires. En revanche, ils interviendront chaque fois que l'armée ou la marine nous demanderont de démolir un barrage, couler un bateau ou quelque chose dans le genre. Et nous leur enverrons tous nos vétérans. Ce sera le groupe des « vieilles tiges ».

Cochrane, de son côté, rêvait de transformer le 617e en une unité de « tireurs d'élite », spécialisée dans le bombardement de précision avec la « bombe sismique » de 10 tonnes. L'emploi des méthodes habituelles signifierait, il ne le savait que trop bien, que la majeure partie des bombes de 10 tonnes irait se perdre dans la nature, et ces projectiles représentaient une dépense trop considérable, en matériel comme en main-d'œuvre, pour que l'Angleterre pût se permettre d'en gaspiller

une seule. A tout prix, il fallait résoudre le problème toujours entier de la précision.

Au début de la guerre, la R.A.F. avait bombardé par clair de lune. Puis, l'accroissement rapide de la chasse de nuit allemande l'avait obligée à choisir des nuits sans lune. A présent, elle était même forcée d'opérer essentiellement par temps couvert lorsque les nuages offraient une sécurité supplémentaire (tout en dissimulant les objectifs).

Le public anglais qui avait subi le « blitz » apprenait avec une satisfaction compréhensible que la R.A.F. attaquait sans répit Cologne, Essen ou Hambourg. Mais les Anglais ignoraient — les services de propagande ne tenaient pas à le révéler — que la plupart de ces raids ne causaient que des dommages insignifiants. Dans l'ensemble, une attaque sur trois seulement était vraiment efficace. Les Allemands, actifs et ingénieux, édifiaient des objectifs factices en dehors des agglomérations, tendaient des filets de camouflage au-dessus des lacs et cours d'eau situés à l'intérieur des villes et qui auraient pu servir de points de repère, allumaient des feux en plein champ afin de faire croire aux bombardiers qu'ils avaient touché les usines, citernes d'essence ou dépôts de munitions. Ces méthodes, aussi simples qu'elles fussent, avaient des résultats excellents. Ainsi, un des pilotes engagés dans un raid sur Mannheim proclama à son retour qu'il était le seul à avoir trouvé la ville. On lui rit au nez, — jusqu'à ce que l'atelier de photographie eut développé son film de visée. Alors, on constata qu'en effet, tous les autres appareils avaient lâché leurs bombes dans les champs ou sur des localités voisines. En 1943, la seule ville d'Essen avait subi plus de cent attaques ; des formations allant de dix-huit à mille appareils avaient lâché des tonnes et des tonnes

d'explosifs sur les usines Krupp, mais la plupart des bombes étaient tombées ailleurs, si bien que les dommages causés aux installations industrielles se réduisaient à peu de chose.

C'était pour éliminer ces erreurs et obtenir une précision suffisante qu'en 1943, la R.A.F. avait créé des unités de *Pathfinders* (éclaireurs), chargés de découvrir les objectifs et de les marquer avec des fusées de couleur. Les bombardiers visaient alors ces fusées. Ainsi, les bombes arrivaient au but au lieu de se perdre dans les champs.

Cependant, les pertes restaient extrêmement lourdes. A présent, elles étaient de quatre pour cent : sur vingt-cinq appareils sortis, il y en avait au moins un qui ne regagnait pas sa base. En d'autres termes, un groupe de vingt bombardiers allait être exterminé jusqu'au dernier au bout de vingt-cinq missions. Or, le tour d'opération comprenait trente missions. Ensuite — si l'on était encore vivant — on avait droit à six mois de repos avant de recommencer un autre tour.

Dès 1941, un ingénieur de Farnborough avait inventé un « viseur stabilisateur automatique ». Ce V. S. A., dispositif complexe et muni d'un compas gyroscopique, permettait de placer une bombe avec une précision étonnante, — à la seule condition que l'avion ne fût gêné en rien par la défense ennemie. L'appareil qui utilisait ce viseur devait en effet amorcer son attaque à quinze kilomètres de l'objectif, fonçant en une ligne parfaitement droite et à une altitude rigoureusement constante. Quinze kilomètres pendant lesquels il serait une cible facile pour les projecteurs, la D.C.A. et les chasseurs. Harris ne voulut même pas en entendre parler.

— Mes gars n'ont vraiment pas besoin d'un risque supplémentaire, déclara-t-il. Nos pertes sont assez lourdes comme cela.

Pour une fois, Cochrane ne fut pas de son avis. A son sens, le V. S. A. devait permettre à une petite formation volant très haut d'atteindre un objectif bien marqué avec une telle précision que l'on ne serait plus obligé de recommencer sans cesse. Ainsi, à la longue, on arriverait à diminuer les pertes. Il proposa d'entraîner le 617e groupe avec le nouveau viseur afin de pouvoir employer les « bombes sismiques », déjà en cours de fabrication, avec une efficacité totale.

Il y eut, au G. Q. G. de l'aviation de bombardement, des discussions passablement animées. Finalement, Harris, ébranlé par les arguments de Cochrane, céda et donna son accord.

Martin entra dans le bureau de Patch.

— Vous m'avez appelé, Monsieur ?

— Oui. Il y a du nouveau. A partir d'aujourd'hui, votre groupe s'entraînera au bombardement ultra-précis à haute altitude. Je vous préviens qu'il va falloir travailler dur. Il s'agit de réduire la marge moyenne à moins de cent mètres, d'une hauteur de six mille cinq cents mètres.

— Réduire la marge moyenne à moins de cent mètres ? répéta Martin, ahuri. Ils ne doutent de rien, ces théoriciens ?

— Il faut y arriver, mon vieux. Ces messieurs ont une bonne raison pour formuler une exigence aussi saugrenue. On est en train de fabriquer une nouvelle bombe, — une bombe énorme. De tous nos appareils, seuls les Lancaster sont capables de l'emporter. Et son prix de revient est tellement élevé qu'il ne faudra en gaspiller aucune.

— Très joli, tout ça, grommela Martin. Seulement...

— Rassurez-vous, mon vieux. Vous allez recevoir un nouveau dispositif de visée qui, paraît-il, permet d'obtenir des résultats extraordinaires. Ça ira, vous verrez.

Vingt-quatre heures plus tard, un commandant, portant sous le bras un paquet volumineux, pénétra en souriant dans le bureau de Martin.

— Commandant Richardson, fit-il. Je suis venu pour vous aider à entraîner vos équipages à l'usage du V. S. A. — Il défit son paquet. — Voici le joujou.

A part son gros compas gyroscopique, le V.S.A. ressemblait au viseur traditionnel. Richardson le maniait avec une délicatesse affectueuse. Le groupe tout entier devait vite se rendre compte que cette affection était sincère. Richardson était un fanatique de la visée, il commençait à en parler au petit déjeuner pour se taire seulement au moment du coucher. Du matin au soir, il expliquait, démontrait, s'envolait avec les équipages pour diriger les essais, si bien qu'au bout de quelques jours, personne ne pouvait plus ignorer les incomparables qualités du V. S. A. Comme il discourait sans cesse, les hommes le surnommèrent « le Phono ».

Durant des semaines, le 617e groupe ne fit pas une seule mission offensive. Mais, jour et nuit, les appareils croisaient à six mille cinq cents mètres au-dessus du terrain d'essai, lançant des bombes d'exercice sur les taches blanches dispersées à travers la grève. L'emploi du V. S. A. exigeait une mise au point extrêmement minutieuse. Un écart d'altitude de quelques mètres suffisait pour faire tomber la bombe à une distance considéra-

ble de la cible, une légère erreur de vitesse pour la déporter en deçà ou au delà. Or, l'altimètre comme le badin n'indiquent que des chiffres approximatifs ; il fallait donc trouver des méthodes de correction, méthodes infiniment complexes et qui imposaient aux navigateurs des calculs fastidieux. Lorsque le bombardier voyait les fils croisés du viseur sur l'objectif, il actionnait une manette. Le V. S. A., équilibré par son compas gyroscopique, restait alors pointé sur la cible, tout en transmettant au pilote les corrections nécessaires qui venaient s'inscrire sur un voyant du tableau de bord. Le bombardier pouvait alors se croiser les bras ; il n'avait même plus besoin d'appuyer sur le bouton de déclenchement. Le V.S.A. s'en chargeait et, même, avertissait le pilote en éteignant une lumière rouge dans le cockpit.

Au bout de quelques jours, les marges d'erreur commençaient à diminuer sensiblement. Avec le V. S. A., la bombe, larguée à 6.500 mètres, se détachait de l'appareil à environ 3 km 500 de l'objectif pour tomber pendant quarante-cinq secondes avant de soulever, au sol, les petits nuages de sable des sacs entourant l'appareil enregistreur. Les résultats étaient directement transmis à la base, de sorte que les équipages pouvaient en prendre connaissance dès l'atterrissage.

Le jour où l'équipage de Martin parvint à placer toutes ses bombes à moins de 60 mètres de la cible, le général Cochrane décida de voir de quoi il était capable. Il s'enferma durant une heure avec le « Phono » qui dut lui expliquer en détail le maniement du V. S. A., puis, il prit la place du bombardier dans l'appareil de Martin. Les hommes restés au sol se lançaient des clins d'œil amusés. On allait bien rire...

Une demi-heure plus tard, l'appareil se posa, ayant lâché toutes ses bombes. Au bout de la piste, le « Phono » brandissait triomphalement la feuille avec les résultats. Cochrane avait réussi un exploit stupéfiant, en plaçant toutes ses bombes à moins de 35 mètres de la cible. L'espace d'un instant, un sourire satisfait éclaira son visage sévère, puis, il reprit immédiatement son expression habituelle.

— Eh bien ! gronda-t-il, si j'y suis arrivé au premier essai, vous autres devriez y arriver aussi.

— Si tout le monde pouvait en faire autant, il n'y aurait plus que des généraux dans la R.A.F., grommela une voix.

Cette fois, même Cochrane ne put s'empêcher de rire.

Quand il fut parti, Hay, le bombardier de Martin, secoua la tête.

— Il va falloir s'appliquer, maintenant. C'est ta faute, Martin. Tu ne pouvais pas donner un coup dans le palonnier, au moment où il allait lâcher ses bombes ?

Patch et Martin passaient à présent toutes leurs soirées à rechercher un moyen de réduire le risque mortel que comportait l'emploi du V. S. A. : l'approche rectiligne de 15 kilomètres pendant laquelle l'avion allait être une cible parfaite pour la défense ennemie. Ils adoptèrent finalement la tactique des « rayons de roue », méthode qui exigeait un minutage extrêmement précis. Les appareils, volant à des altitudes différentes, allaient décrire des cercles autour d'un point en vue de l'objectif, mais hors des portée de la D.C.A. Les fusées lancées, le chef de la formation allait donner l'ordre d'attaquer, et tous les appareils allaient converger simultanément sur l'objectif. Si les dé-

fenses ennemies comprenaient, par exemple, vingt canons, dont le tir concentré serait fatal à un seul avion, il n'y aurait, pour vingt bombardiers lancés à l'attaque, qu'un canon contre chaque appareil ; en d'autres termes, le risque d'être touché serait vingt fois moins grand.

Entre-temps, le haut commandement britannique avait acquis la certitude que le centre de production des armes « secrètes » hitlériennes se trouvait en effet à Peenemunde, sur la Baltique. La R.A.F. envoya six cents bombardiers pour détruire le nid de vipères. Les éclaireurs lâchèrent leurs fusées bien au centre des installations, et un appareil, faisant fonction de maître de cérémonie, décrivit plusieurs cercles à basse altitude, pour diriger les bombardiers sur les lueurs les mieux placées. L'opération fut un succès total. Le « Centre Expérimental » de Peenemunde fut pratiquement rayé de la carte, ce qui devait retarder de six mois la chute des premiers V 1 sur le territoire anglais. Hans Jeschonnek, commandant en chef de la chasse de nuit allemande et chargé de la défense des ateliers, préféra se suicider, plutôt que d'affronter la colère de son Führer. Les chefs nazis, atterrés, durent se résoudre à revenir à la méthode plus prudente de la dispersion industrielle.

Le commandement temporaire de Martin approchait de son terme. Cochrane lui avait trouvé un successeur digne de conduire au combat le groupe de bombardement le plus célèbre de la R.A.F. A vingt-cinq ans, Leonard Cheshire était le plus jeune colonel de l'aviation anglaise. A première vue, ce rescapé de deux tours d'opérations ressemblait à un séminariste déguisé en officier supérieur plutôt qu'à un forcené de l'action. Grand

et mince, à la fois timide et sûr de lui, il ignorait cette imagination d'anticipation qui donnait à certains hommes des sueurs froides avant chaque départ en mission. Camarade charmant et pince-sans-rire lorsqu'il bavardait au mess, il devenait, dès le décollage, un chef lucide, froid, capable de prévoir et de commander. Un chef idéal pour l'escadrille-suicide.

Il prit son commandement à un moment critique. Les Allemands, frappés par la destruction totale de la base de Peenemunde, venaient de cesser le travail aux monstrueux blockhaus de Mimoyecques pour concentrer leurs efforts sur les rampes de lancement des V 1. Les photographies rapportées par les avions de reconnaissance montraient une activité mystérieuse dans les régions côtières du Pas-de-Calais. Dans de nombreuses clairières, l'organisation Todt édifiait des bâtiments bas, en forme d'arc de cercle, à côté desquels on distinguait des rails parallèles qui ne commençaient et n'aboutissaient nulle part. Les services secrets leur avaient donné le surnom de « skis », à cause de la forme des bâtiments qui, vus de l'air, ressemblaient vaguement à des skis. Manifestement, ces rampes de lancement pouvaient être construites en peu de temps, avec un minimum de main-d'œuvre et de matériaux. Elles étaient, certes, très vulnérables — des bombes ordinaires devaient facilement en venir à bout — mais, en revanche, elles poussaient partout, tels des champignons.

A Whitehall, Churchill, les membres du Conseil de la guerre aérienne. Sir Stafford Cripps (le nouveau ministre de la Production aéronautique) et Sir Freeman examinaient la situation avec une angoisse croissante. Un jour, à l'issue d'une de ces conférences, Freemann convoqua Wallis.

— Nous avons décidé d'abandonner la fabrication de la bombe de 10 tonnes, lui annonça-t-il. Pour l'instant, les objectifs massifs auxquels nous la destinions paraissent moins importants. Nous avons d'autres soucis... des soucis plus urgents...

Wallis dut admettre la logique de ce raisonnement. De toute façon, même les appareils les plus puissants n'auraient qu'un rayon d'action très limité avec une charge de 10 tonnes — ils pourraient juste franchir la Manche — et les seuls objectifs existant dans les régions côtières, les « skis », ne justifiaient pas l'emploi d'une bombe aussi coûteuse.

En revanche, il supplia Freeman de lui permettre d'entreprendre la fabrication d'une bombe de 6 tonnes, modèle réduit de sa bombe sismique, mais qui, pénétrant dans le sol de la même façon, devait provoquer une onde de choc semblable, quoique plus faible. Avec une charge diminuée de 4/10, les Lancaster allaient pouvoir atteindre, en Allemagne même, les usines et installations qui avaient résisté aux attaques antérieures. Freeman hésita longuement, il savait que la bombe, pour avoir une pénétration suffisante, devait être larguée de 13.000 mètres, alors que les Lancaster ne pouvaient l'emporter qu'à une altitude de 6.500 mètres, — exactement la moitié. De ce fait, son effet sismique allait être sinon nul, tout au moins fortement atténué. Finalement, il accorda cependant l'autorisation, de sa propre initiative, au risque d'encourir les reproches du ministre et du Conseil de la guerre aérienne. « Le jour où nous aurons besoin d'une bombe sismique, songea-t-il, ces messieurs seront bien contents d'en avoir une de réserve sous la main. » Il décida de donner à la nouvelle bombe le nom de code de « gros cigare »

et demanda à Wallis dans combien de temps il pensait avoir terminé la mise au point.

— Si tout va bien, nous pourrons procéder aux premiers essais au mois de mars.

— Parfait. Mettez-vous immédiatement au travail et tenez-moi au courant.

Depuis plusieurs semaines, les bombardiers britanniques s'envolaient jour après jour pour essayer de détruire les mystérieux emplacements de « skis » du Pas-de-Calais. Tentatives vaines car, chaque fois, ils se heurtaient à des nuées de chasseurs allemands. Hitler avait pris ses précautions... Les chefs de la R.A.F. se trouvaient devant un problème insoluble : le jour, les attaques se heurtaient à une défense meurtrière, la nuit, il paraissait impossible d'atteindre avec une précision suffisante des objectifs aussi petits et aussi parfaitement camouflés. Quand Cochrane suggéra une solution inédite : l'engagement combiné du 617[e] groupe, spécialisé dans le bombardement de précision, et d'une escadrille d'éclaireurs qui marquerait l'objectif avec des incendiaires. Sir Harris accepta avec empressement.

Le raid ne put avoir lieu tout de suite. Chaque soir, les équipages se réunissaient pour le *briefing* et, chaque soir, la météo annonçait des nuages bas au-dessus de l'objectif. Le 16 décembre seulement, Cheshire put décoller avec neuf Lancaster et un éclaireur, un Mosquito « oboe ». Ce mot désignait une nouvelle méthode de direction par radar : deux rayons émis en Angleterre et qui se croisaient exactement au-dessus de l'objectif indiquaient au pilote l'instant précis où il atteignait la verticale du point à bombarder. L'appareil « oboe » lâcha, cette nuit, tout un faisceau d'incendiaires qui se déversèrent dans les bois

entourant le « ski ». Les Lancaster, cerclant à 3.300 mètres, les virent clignoter sous les arbres tels des vers luisants. Aussitôt, ils rompirent le cercle, appliquant la tactique des « rayons de roue » pour disperser le tir de la D.C.A., et lâchèrent leurs bombes de 6 tonnes. Quand, deux minutes plus tard, ils repartirent, les bois n'étaient plus qu'une succession de cratères vomissant des flammes.

De retour à Coningsby, ils développèrent les photos, — et se mirent à gémir. Les bombes étaient bien placées autour des incendiaires, avec une marge d'erreur moyenne de seulement 90 mètres, mais comme les incendiaires étaient tombées à plus de 300 mètres de l'objectif, la précision même de la visée avait épargné le « ski ». Jamais encore, des appareils volant à grande altitude n'avaient accompli un travail aussi parfait, mais cette constatation rendait leur échec encore plus vexant.

Cette mésaventure confirmait ce que Cochrane et Cheshire pensaient depuis longtemps : les éclaireurs, auxiliaires précieux pour délimiter une surface à bombarder, n'étaient pas assez précis pour marquer un objectif peu étendu. Martin proposa de lâcher des fusées à parachute dont la lumière permettrait à deux appareils de piquer jusqu'à proximité du sol pour lâcher des incendiaires directement sur l'objectif. Cheshire se rangea à son avis, mais Cochrane, encore sous l'impression de l'attaque désastreuse du canal Dortmund-Ems, refusa net. Il ne voulait plus entendre parler de manœuvres en rase-mottes.

Durant trois semaines, le brouillard et le plafond extrêmement bas imposèrent au groupe une inactivité presque totale. Le 4 janvier seulement,

Cochrane put envoyer dix appareils contre une autre rampe de lancement, toujours dans le Pas-de-Calais. Cette fois, ils essayèrent de réussir sans l'aide de l'avion « oboe ». Tout d'abord, les appareils, cerclant à 4.000 mètres, lâchèrent des fusées à parachute. Puis, comme une couche de nuages s'interposait à environ 1.500 mètres, Cheshire et Martin (ils s'étaient concertés pour enfreindre, au besoin, les consignes de Cochrane) piquèrent jusqu'à 130 mètres du sol et lâchèrent des incendiaires. Celles-ci tombèrent bien dans la clairière, mais ricochèrent et s'éparpillèrent dans les bois, de manière à former autour des constructions une couronne incandescente. Le groupe parvint à placer la plupart des bombes à l'intérieur du cercle rougeoyant, et les photographies révélèrent que le « ski » avait été gravement endommagé. Malgré ce succès, Cheshire ne fut pas encore satisfait : des incendiaires qui rebondissaient et glissaient sur le sol, — le procédé paraissait vraiment trop approximatif pour être sûr.

Ce fut Martin qui trouva la bonne solution. Le groupe avait été transféré à Woodhall Spa, un petit terrain tout juste suffisant pour accueillir et héberger une seule formation. Cochrane tenait à s'isoler, afin de pouvoir travailler loin des yeux indiscrets et du bavardage d'autres unités. Le jour de leur arrivée, les pistes disparaissaient sous quelque vingt centimètres de neige fraîche. Tout le monde, officiers, sous-officiers et jusqu'aux vulgaires rampants, travailla d'arrache-pied, pendant deux interminables journées, pour dégager le terrain. Le troisième jour, Martin, écœuré, décolla pour un vol d'entraînement hors programme. Comme il survolait la côte, il aperçut une masse d'algues flottantes. Toujours prêt à faire le fou, il décrivit un de ces virages spectaculaires qu'il af-

fectionnait, piqua à mort et lâcha une bombe. Elle arriva droit au milieu des algues.

Dès qu'il eut atterri, il se précipita dans le bureau de Cheshire.

— Ça y est, Monsieur, — j'ai trouvé ! annonça-t-il. En piquant sur ces algues, je ne me suis pas servi de mon dispositif de visée. J'ai visé tout simplement avec le nez de mon appareil, et j'ai placé ma bombe droit au but. Alors, j'ai compris : si nous piquons carrément sur l'objectif, sans nous servir du V. S. A., nos incendiaires vont arriver exactement à l'endroit voulu et, surtout, elles ne vont pas rebondir pour se perdre dans la nature. Il suffit de viser avec l'appareil.

— C'est une idée, admit Cheshire, pensif. Il faudra que je me rende compte...

L'après-midi, il prit l'air pour se rendre compte. Dès le premier essai, il logea sa bombe dans le centre de la cible. Pas de doute, la méthode était excellente et pratiquement infaillible.

La nuit d'après, ils attaquèrent un autre emplacement de « skis ». L'appareil de Munro lâcha quelques fusées à parachute, puis, Martin, piquant à mort, pointa son Lancaster sur la rampe de lancement. L'espace d'une seconde, il regretta de s'être embarqué dans cette histoire : exécuter un piqué pareil, en pleine nuit, avec un quadrimoteur chargé jusqu'à l'extrême limite de sa capacité, c'était une gymnastique à vous donner la chair de poule. Mais il serra les dents et, au moment de redresser, à peut-être 130 mètres du sol, lâcha ses marques lumineuses. C'étaient non pas les incendiaires habituelles, mais des fusées rouges et vertes, appelées des « feux de position », à l'éclat nettement visible. Elles tombèrent au centre de la clairière, et comme, pour une fois, le ciel était parfaitement dégagé, les Lancaster n'eurent au-

cune difficulté à détruire le « ski » de fond en comble.

En une semaine, le 617e groupe put ainsi inscrire à son actif trois rampes de lancement. Fort de ce résultat, Cheshire alla voir Cochrane, lui exposa la nouvelle méthode (sans préciser que Martin l'avait employée au-dessus du Pas-de-Calais), et sollicita l'autorisation d'attaquer d'autres objectifs. Cochrane l'écouta en silence, se frotta pensivement le menton et hocha la tête.

— Au fond, pourquoi pas ? fit-il. Puisque vous paraissez si sûr de vous, je vais vous dénicher quelque chose d'intéressant. Pas trop fortement défendu, tout de même ; autrement, le gars qui fait le piqué n'aura pas une chance sur cent de s'en tirer.

Le lendemain, il trouva ce qu'il cherchait : l'usine Gnome-Rhône de Limoges, réquisitionnée par les Allemands, et qui fabriquait des moteurs d'avion. Cependant, sa proposition transmise au Cabinet de Guerre, provoqua des protestations immédiates. D'une part, l'usine était entourée de maisons d'habitation, de l'autre, l'équipe de nuit comprenait trois cents Françaises. Or, Churchill voulait éviter, dans toute la mesure du possible, que les bombes britanniques fissent des victimes parmi la population française. Cheshire fut obligé de donner des apaisements détaillés. En ce qui concernait les maisons d'habitation, il donna au Cabinet la garantie formelle que toutes les bombes tomberaient sur l'usine même. Pour protéger les ouvrières, il proposa d'effectuer plusieurs passages au-dessus des bâtiments, avant le début de l'attaque, afin de donner à tout le monde le temps de se mettre à l'abri. Grâce à l'appui de Cochrane, il put arracher à Whitehall l'autorisation d'entreprendre le raid, avec cette restriction que, si un

seul Français était tué, le groupe ne se promènerait plus jamais au-dessus des territoires occupés.

— En somme, résuma Cochrane en annonçant la nouvelle à Cheshire, le 617e groupe joue son avenir sur cette carte. Le moindre pépin, et on n'entendra plus parler de nous. En tout cas pas en France ni en Belgique ; quant à l'Allemagne, je ne vous permettrai sûrement pas de faire les idiots dans les feux de barrage de la Ruhr.

Le raid, exécuté par douze appareils, se déroula avec la précision d'un mouvement d'horlogerie. Ils atteignirent Limoges juste avant minuit, par un magnifique clair de lune. La ville ne devait guère s'attendre à leur visite, car le black-out était pour ainsi dire inexistant. Partout, brillaient des lumières et, dans l'usine, les ateliers étaient éclairés comme en temps de paix. Kelly, le bombardier de Cheshire, se lança dans un long discours sur les bistrots et les petites Françaises qui, affirmait-il, étaient bien plus agréables que les mess et les W.A.A.C. de la R.A.F.

Laissant les autres appareils décrire leur carrousel monotone, Cheshire piqua et passa à une trentaine de mètres au-dessus de l'usine. Comme il redressait et amorçait sa montée, il vit les lumières s'éteindre les unes après les autres. A son second passage, son bombardier distingua des ombres qui couraient dans les allées entre les bâtiments. Cheshire piqua une troisième fois, puis, à sa quatrième descente, il ne redressa qu'à vingt mètres du sol, au ras des toits. Partant du point extrême de la courbe décrite par son appareil, une gerbe d'incendiaires tomba et s'épanouit exactement au centre de l'usine. Aussitôt, Martin, piquant à son tour, planta deux « feux de position » devant le bâtiment principal. L'attaque allait commencer.

A « zéro plus une » (minuit une minute), Shannon, volant à 3.300 mètres, largua sa bombe de 6 tonnes. Elle arriva au milieu des incendiaires, substituant à leur scintillement de braise un geyser de flammes. Au cours des huit minutes suivantes, neuf bombes frappèrent de plein fouet les ateliers, la dixième tomba derrière l'usine, dans la rivière. A « zéro plus dix-huit », le dernier appareil, celui de Ross, plaça sa bombe dans l'entonnoir creusé par celle de Shannon.

Ils repartirent tranquillement, laissant derrière eux une mer de flammes surmontée d'un mur de fumée. Les deux mitrailleuses antiaériennes qui constituaient toute la défense de la ville n'avaient même pas atteint l'appareil de Cheshire.

Le lendemain, les photographies prises par l'avion de reconnaissance montraient que, sur les quarante-huit ateliers de l'usine, vingt-cinq étaient rasés, et les autres réduits à l'état de carcasse vides. Jamais encore, un objectif n'avait été aussi complètement détruit. La méthode mise au point par Cheshire et Martin s'était révélée excellente, tout au moins sur des objectifs faiblement défendus. Cochrane exultait. On allait pouvoir faire du bon travail.

Un peu plus tard, un message émouvant, envoyé de Limoges, parvint en Angleterre. Les ouvrières de Gnome-Rhône exprimaient à la R.A.F. leur gratitude pour l'avertissement donné avant le début de l'attaque, et l'espoir de fêter les équipages après la libération.

XI

DE L'ÉCHEC AU SUCCÈS

En Italie, les Alliés faisaient des efforts désespérés pour élargir leur tête de pont d'Anzio, et les Allemands pour les rejeter à la mer. Chaque jour, quelque 15.000 tonnes d'approvisionnement passaient par le viaduc d'Anthéor. Le 617e groupe de bombardement reçut, une fois de plus, l'ordre de le détruire.

Ils atteignirent la baie juste avant minuit. L'obscurité était telle qu'à 1.000 mètres, l'ouvrage restait invisible. A peine Cheshire et Martin était-ils descendus jusqu'à cette altitude que la D.C.A. se déchaîna, prenant les deux appareils sous le feu concentré d'une bonne vingtaine de canons. Cheshire amorça un passage pour lâcher ses fusées, mais les projecteurs le trouvèrent presque aussitôt, et une volée d'obus le força de s'écarter. Martin essaya à son tour, avec le même résultat. Puis, Cheshire exécuta une seconde manœuvre, pendant que Martin, plus haut, et deux kilomètres plus loin, s'efforçait d'attirer sur lui le feu ennemi. Quelques artilleurs se laissèrent tenter par cette cible apparemment plus facile, mais pas tous. L'appareil

de Cheshire fut secoué par les déflagrations qui l'encadraient dangereusement, des éclats percèrent ses ailes et son fuselage. Il dégagea vers la mer, redressa et se mit à grimper. Comme il allait virer pour revenir au-dessus de la terre, il entendit dans ses écouteurs la voix calme de Martin :

— Amusez-les un peu, chef. Je crois avoir trouvé la bonne position pour un passage en rase-mottes. Je vais me lancer.

Il avait décrit un vaste cercle au-dessus des collines, puis était revenu au ras des crêtes de manière à se confondre avec leur masse sombre. A présent, il s'engageait dans le long ravin aboutissant au viaduc. Avant le raid, en examinant la carte, ils avaient estimé que cette voie d'approche était impraticable, mais Martin, habitué à faire avec son Lancaster les acrobaties les plus ahurissantes, enfonça carrément le nez de son appareil dans la gorge. Droit devant lui, le viaduc se silhouettait contre le ressac phosphorescent. Au-dessus de la mer, Cheshire, cerclant à 1.300 mètres, faisait de son mieux pour attirer sur lui le feu de la D.C.A.

Dans le nez de l'avion, Bob Hay, le bombardier, s'éclaircit la voix.

— Marqueurs sélectionnés et fusées ! annonça-t-il.

— Bien, fit Martin. Je redresserai au dernier instant.

En piqué, le dispositif de visée était inutile. Hay devait donc se fier à Martin qui allait lui donner le signal de lâcher les fusées.

Filant, les gaz réduits, entre les parois abruptes, ils virent le viaduc grandir de seconde en seconde. Soudain, un canon à l'extrémité est de l'ouvrage pivota et, sa gueule éclairée par les lueurs de départs, leur envoya une giclée d'obus.

Martin redressa doucement, coupa la trajectoire des projectiles et hurla : « Vas-y ! » Au même instant, un obus traversa le nez de l'appareil et explosa dans les plateaux à munitions sous la tourelle avant. Le Lancaster eut un soubresaut, pendant qu'une pluie d'éclats et de balles explosives ravageait le fuselage, déchiquetant des chairs, cisaillant des conduites hydrauliques et pneumatiques, brisant des tiges de commande.

L'appareil passa à moins d'un mètre au-dessus du viaduc et plongea vers la mer, accompagné par les gerbes de cinq ou six canons. Par miracle, Foxlee était toujours vivant ; pour la première fois depuis des mois, il se trouvait dans la tourelle supérieure, et non dans le nez. A présent, il jurait et tirait comme un possédé, faisant encore plus de bruit que Simpson, le mitrailleur arrière. Martin redressa doucement, et Whittacker, le mécanicien, ouvrit l'admission des gaz. Les moteurs réagirent à peine...

Heureusement, Simpson et Foxlee réussirent à éteindre, à coups de rafales, les trois projecteurs dont les faisceaux les poursuivaient. Mais l'appareil se traînait au ras des vagues, soulevant dans son sillage une gerbe d'écume. Au bout de quelques secondes qui leur parurent une éternité, ils furent hors de portée des canons. Martin amorça une prudente remontée et constata, avec un soupir de soulagement, que l'avion avait encore une vitesse suffisante pour se maintenir en l'air.

Whittacker se pencha sur son épaule.

— Soupapes d'admission bloquées aux moteurs intérieur tribord et extérieur bâbord, cria-t-il.

Cela signifiait que ces deux moteurs allaient continuer à tourner au régime réduit qu'ils avaient eu pendant la descente du ravin, et que, par conséquent, il allait falloir exiger des deux

autres un effort maximum pour maintenir l'appareil en état de vol. Martin était en train de calculer leurs chances de s'en tirer quand il entendit la voix anxieuse de Cheshire :

— Allô ! Martin, vous m'entendez ? Etes-vous touché ? Répondez !

— Volons sur deux moteurs. Assez gravement touché, je pense. Plusieurs blessés.

Au moment où l'obus avait explosé dans le nez de l'avion, Martin avait ressenti comme un piqûre à la cuisse. Derrière lui, Whittacker, plié en deux se tenait les jambes.

— Vous croyez que vous pourrez rentrer ? reprit Cheshire.

— Oh ! il n'en est pas question, chef. Je vais essayer d'atteindre le terrain allié le plus proche.

— D'accord, mon vieux. Bonne chance !

Par le téléphone intérieur, Martin appela successivement les membres de l'équipage, Whittacker, il le savait déjà, était assez grièvement blessé. Tous les autres répondirent qu'ils étaient indemnes, à l'exception de Bob Hay, qui, lui, ne répondit pas du tout. Martin demanda à Foxlee d'aller voir si Bob n'était pas simplement évanoui. Le petit mitrailleur s'extirpa de sa tourelle et, en rampant, se glissa dans le nez de l'appareil.

— Il est couché sur le côté, annonça-t-il. Et il ne bouge plus.

Au-dessus du viaduc, Cheshire essayait toujours de placer ses « feux de position ». A son second passage, il fut cueilli par un projecteur et dut brutalement virer sur l'aile pour replonger dans l'obscurité protectrice. La troisième fois — chaque tentative représentait un trajet supplémentaire de plusieurs kilomètres pour prendre du champ — il remonta brusquement de 1.000 à 1.700 mè-

tres afin d'éviter le barrage de D.C.A., mais, de nouveau, il encaissa plusieurs éclats et dut dégager. Tout en revenant vers les collines, il se demanda s'il avait le droit de continuer. Depuis une demi-heure, les autres appareils de la formation tournaient en rond, quelque part au-dessus de la mer, et ils commençaient à être à court d'essence. Pour compliquer les choses, la météo venait d'annoncer que toute l'Angleterre disparaissait sous une épaisse couche de brouillard, et que deux terrains seulement pouvaient les recevoir. Ils allaient donc avoir besoin d'une certaine réserve de carburant pour chercher ces terrains et s'y poser malgré le brouillard. En prolongeant ce carrousel, qui n'avait que trop duré, Cheshire risquait de perdre toute la formation.

Il décida de s'accorder encore un quart d'heure. Et, enfin, son obstination fut récompensée. A son cinquième passage, il réussit à passer sous le tir de barrage et à lancer deux fusées à parachute dont la lumière éclatante lui permit la fois d'après, de placer ses « feux de position » sur la grève, à environ 100 mètres du viaduc. Quatre secondes plus tard, alors qu'il commençait à reprendre de la hauteur, deux obus frappèrent son appareil qui se dressa sur le nez, presque à la verticale. Cheshire dut lutter de toutes ses forces pour reprendre le contrôle de l'avion déséquilibré par la double déflagration. A son étonnement, aucun incendie ne se déclara à bord. Le Lancaster, ayant retrouvé son assiette, continuait à voler normalement.

Les autres bombardiers ne perdirent pas de temps pour obéir à l'ordre d'attaquer. Volant à plus de 3.000 mètres, ils ne purent, malgré les fusées, distinguer le viaduc et durent essayer de corriger au jugé l'écart entre les « feux de position » et l'objectif. Une bombe de 6 tonnes explosa à

quelque 15 mètres de l'ouvrage — un joli coup, étant donné les circonstances — mais cela faisait toujours 5 mètres de trop. Le viaduc fut ébranlé, mais résista. Cinq autres bombes, tombant plus loin, ne purent qu'écorner davantage les piliers massifs. C'était, certes, du bon travail, seulement, il n'était pas tout à fait assez bon. La marge entre l'échec et le succès paraissait ridicule — environ 5 mètres — et pourtant, le raid se soldait bel et bien par un échec. Décidément, le viaduc d'Anthéor se moquait de la meilleure formation de bombardement de la R.A.F...

Ce fut avec un retard angoissant que les appareils remirent le cap sur l'Angleterre.

Whittacker enleva sa cravate et, l'enroulant autour de sa cuisse, fit une solide ligature. Il avait pris une douzaine d'éclats dans les jambes, et il redoutait une perte excessive de sang. Un peu plus tard, s'agrippant aux longerons du plafond, il se mit debout et s'installa tant bien que mal sur son siège, à côté de Martin. Stott, le navigateur, se glissa à son tour dans le poste de pilotage.

— Où va-t-on ? s'enquit Whittacker.

Martin eut un sourire sceptique.

— A une base alliée, — si l'on y arrive. Tu as une préférence ?

— Bien sûr, — pour la plus proche. Gibraltar ? La Sicile ? L'Afrique du Nord ?

— Pourquoi pas la Sardaigne ? suggéra Stott. Ou la Corse ? J'ai lu dans un canard, samedi dernier, que nous occupons la Corse.

— Alors, va pour la Corse, trancha Martin. Stott, tu veux m'indiquer le cap ?

Stott retourna à ses cartes, et Whittacker entreprit de dresser le bilan des dégâts. Resté seul dans le cockpit, Martin tâta prudemment les réac-

tions de l'appareil. Le Lancaster avait encore tout juste assez de puissance pour grimper légèrement, à la limite de la perte de vitesse. Martin secoua la tête. Dans l'obscurité environnante, le cockpit lui semblait terriblement sonore ; le sifflement des moteurs tournant au régime maximum frappait ses tympans par vagues brutales, dues au défaut de synchronisation.

Sentant un liquide chaud lui couler le long du tibia droit, il se rappela qu'il était touché à la cuisse. Il aurait voulu enlever sa botte et remonter son pantalon pour examiner la blessure, mais il se ravisa : le pantalon et la haute botte devaient pour l'instant aider à étancher le sang. S'il en perdait trop, il allait s'évanouir, et ce serait la mort pour tout le monde, car à part lui, personne n'était capable de piloter l'appareil. Déjà, il avait beaucoup de mal à le maintenir en ligne droite ; sans cesse, il était obligé de corriger son vol dans le sens horizontal ou vertical. Laissant une main sur le manche, il enleva de l'autre sa cravate, l'enroula autour de la cuisse, à l'endroit où le shrapnell l'avait atteint, et fit un nœud serré.

Whittacker revint, le visage soucieux.

— Eh bien ! ce n'est pas fameux, annonça-t-il. Le circuit hydraulique est mort, l'air comprimé idem.

— Je m'en doutais, grommela Martin. Il n'y a pas moyen d'ouvrir les portes des soutes à bombes

— La bouteille de gaz carbonique semble intacte, reprit Whittacker. Tu arriveras à sortir le train d'atterrissage et à abaisser les volets. Seulement, tu n'auras pas de frein pour t'arrêter.

— Charmant !

— J'ai gardé la meilleure nouvelle pour la fin.

Le système des lance-bombes est fichu, — et nous avons toujours les bombes à bord !

— C'est bien ce que je pensais. C'est pour cela que l'appareil vole comme un fer à repasser.

Stott entra dans le cockpit pour lui indiquer le cap d'Ajaccio, et Martin vira doucement. A présent, il volaient à 650 mètres. Stott fit la grimace.

— Il faut absolument qu'on se débarrasse des bombes. Impossible de les désamorcer. Si l'on pouvait grimper assez haut, j'essaierais de taquiner les crochets. J'arriverais peut-être à les ouvrir.

Martin, pour toute réponse, haussa les épaules. Le petit Foxlee passa la tête dans le cockpit.

— Je crois que Bob est encore vivant, fit-il, très excité. Il a la moitié de la figure emportée, mais il est encore chaud.

— Alors, il faut alerter Ajaccio. Faut qu'on trouve sur le terrain, en arrivant, un bon toubib et une ambulance.

Cinq minutes plus tard, le radio revint.

— A Ajaccio, ils ne sont pas équipés pour soigner un blessé de la face. Ils nous conseillent d'aller plutôt à Cagliari, dans le sud de la Sardaigne. Là-bas, il y a une grande base américaine, avec tout ce qu'il faut. Seulement, ça va faire deux cent cinquante kilomètres de plus.

— Seigneur ! gémit Martin. Vous parlez d'une balade ! Stott, le cap sur Cagliari !

Virant de nouveau, il tenta, une fois de plus, de gagner de l'altitude. Le Lancaster transportait dans ses soutes plusieurs bombes de 500 kilos, et une de 2 tonnes. Or, pour cette dernière, la marge de sécurité était de 1.300 mètres. Plus bas, l'appareil allait être disloqué par la déflagration. Insensiblement, l'avion blessé se mit à grimper : 700 mètres — 800 mètres — puis, comme ils arrivaient à 900 mètres, les étoiles s'effacèrent. Les vitres du cock-

pit résonnaient sous l'assaut furieux d'une averse qui se transformait rapidement en grêle. L'eau et le vent s'engouffraient par le trou d'obus dans le nez. Martin eut tout à coup très froid. Il comprit que l'appareil se trouvait au milieu d'un énorme nuage dont la température était de plusieurs degrés inférieure à zéro. Déjà, le long des plans d'attaque, se formait la dangereuse couche de glace vive qui altérait le profil aérodynamique et diminuait la sustention des ailes. Il sentit les commandes s'alourdir et, corrigeant les oscillations à grands coups de palonnier, lutta désespérément pour ne pas perdre l'altitude si péniblement gagnée. Cent mètres de plus ou de moins allaient signifier une chance de survie ou la mort, car il savait que Stott, armé d'une longue règle métallique, était en train de « taquiner » les mâchoires qui retenaient les bombes. Au bout de quelques minutes, l'appareil fit un léger bond en hauteur — Stott avait réussi à larguer une bombe de 500 kilos — puis, brusquement, il se mit en perte de vitesse. Martin fut incapable de le retenir. L'avion piqua du nez et s'enfonça, tout en dérapant sur l'aile de bâbord, de manière à tourner sur lui-même, à la limite de la vrille mortelle. Quelques secondes qui parurent une éternité, — enfin, Martin parvint à bloquer le mouvement tournant. La vrille se transforma en piqué normal et, à 600 mètres, l'appareil se redressa. Bientôt, la couche de glace commença à se fendre. Quand les ailes furent complètement débarrassées, Martin parvint même à reprendre de la hauteur. Il savait qu'il fallait grimper — grimper à tout prix, jusqu'à 1.300 mètres, afin de pouvoir lâcher la bombe de 2 tonnes.

A 800 mètres, ils pénétrèrent de nouveau dans le nuage. Cette fois, Stott put décrocher deux bombes de 500 kilos avant que la glace eût alourdi

l'appareil. Dix minutes plus tard, ils atteignirent les dernières effilochures du nuage. Le Lancaster montait toujours, avec une lenteur désespérante. 1.000 mètres, — 1.100, — puis, tout à coup, l'appareil refusa de grimper davantage. Il volait toujours en position de montée, le nez plus haut que la queue, mais sans gagner en hauteur, à peu près comme un vieillard qui, voulant escalader une clôture, n'a plus la force de se hisser par-dessus le faîte.

— Le taxi se traîne, dit Martin. Rien à faire pour arriver à l'altitude de sécurité. A ton avis, Stott, si nous lâchons la grosse bombe maintenant, on aurait une chance de s'en tirer ?

— Une chance plutôt maigre. Mais il vaut encore mieux la courir que de se poser avec cette bombe de malheur. Je vais essayer de la faire partir.

Martin hocha la tête. Il attendit, tendu, plus anxieux qu'il ne l'avait été en traversant le barrage de D.C.A. Soudain, l'avion fit un bond, et au même instant, Stott cria : « Bombe larguée. » Martin amorça un virage, cherchant à s'éloigner du point de chute, — manœuvre illusoire, car il savait qu'il n'aurait pas le temps de sortir de la zone dangereuse. La bombe mit quatorze secondes pour atteindre la surface de la mer, — quatorze secondes qui leur parurent autant de minutes. En dessous, légèrement sur la droite, l'eau se creusa en un entonnoir aux reflets rougeoyants et, presque au même instant, la déflagration frappa l'appareil. Le Lancaster se cabra comme un cheval effrayé et faillit déraper sur l'aile. D'un coup de pied rageur dans le palonnier, Martin le rattrapa. Derrière lui, Stott poussa un soupir de soulagement. Une fois de plus, ils s'en étaient tirés.

Vers 3 h. 30 du matin, ils arrivèrent en vue de

la Sardaigne. Dix minutes plus tard, Foxlee distingua une double rangée de feux, — les rampes d'atterrissage du terrain de Cagliari. Ce fut au tour de Martin de pousser un soupir.

— Dieu soit loué ! fit-il. On nous attend.

L'instant d'après, il se mit à jurer. Le terrain, situé sur un étroit promontoire, ne possédait qu'une seule piste, dangereusement courte pour un atterrissage délicat. Et cette unique piste, au lieu de suivre exactement l'axe du promontoire, le coupait en angle droit, commençant directement à la plage pour finir tout aussi directement au bord des falaises. Au-delà, c'était le vide et la mer.

Ils avaient encore dans les soutes deux bombes de 500 kilos que Stott n'arrivait pas à décrocher. Comme elles étaient presque sûrement fusées, un atterrissage sur le ventre était hors de question. Avec la bouteille de CO^2, le train d'atterrissage pouvait descendre, — ou refuser de descendre ; les pneus pouvaient être intacts ou crevés, — s'ils étaient crevés, l'appareil risquait de faire une terrible embardée et, le train fauché, de s'écraser sur les bombes amorcées. Et si la première manœuvre d'approche n'était pas absolument parfaite, l'avion privé de freins, allait inévitablement passer par-dessus les falaises. Quant à une seconde approche, il ne fallait pas y songer. Les moteurs coupés, l'appareil n'aurait plus assez de puissance pour refaire la manœuvre.

— Allons-y ! fit Martin, impassible.

Whittacker abaissa la manette de la bouteille de CO^2. Le train d'atterrissage sortit et, ils en eurent l'impression, se verrouilla correctement. Quant aux pneus, impossible de les voir dans l'obscurité totale. Il restait juste assez de pression pour incliner légèrement les volets. Martin amorça sa prise de terrain, arrivant de très loin, en

descente étirée. Débouchant extrêmement bas au-dessus de la plage, il coupa au dernier moment ses quatre moteurs et, brutalement, releva le nez de l'appareil pour franchir les dunes. Sa vitesse réduite à 140 km/heure, l'appareil toucha la piste à une trentaine de mètres du début, sans même rebondir. Le train d'atterrissage résista, et Martin, satisfait, se mit à freiner à coups alternatifs de palonnier. La falaise à l'autre extrémité semblait se précipiter vers eux, l'avion roulait toujours aussi vite, — puis, Martin appuya carrément à tribord. Docile, l'appareil vira, tressaillant sur la bordure herbeuse. Il ralentit sensiblement, se mit à patiner et s'immobilisa à 50 mètres du sommet de la falaise.

— Eh bien! mon vieux, fit Foxlee, je ne me plaindrai plus jamais de tes atterrissages.

L'ambulance et la voiture-pompe qui avaient suivi sur la piste s'arrêtèrent dans un crissement de freins. Un jeune toubib se hissa dans le fuselage et, sur la demande de Martin, se glissa dans le nez de l'appareil. Il revint presque aussitôt.

— Désolé, mais je ne peux plus rien pour votre camarade. Il a dû mourir sur le coup.

Il s'occupa ensuite de Whittacker qui s'était affalé dans l'herbe. Découpant le pantalon, il mit à nu les jambes, avec leurs chairs déchiquetées, leurs plaies encroûtées de sang, leurs lambeaux de peau bleuâtres. Pendant un quart d'heure, il nettoya, désinfecta, pansa. Puis, il fit charger le blessé dans l'ambulance.

— C'était moins une, mon petit vieux, fit-il en lui tapotant l'épaule. Vous avez bien failli perdre une jambe. — Il se tourna vers Martin. — A nous, maintenant.

— Pas la peine, docteur, — je ne suis même pas

touché, grommela le pilote, avec un sourire forcé. Je vous assure, je n'ai rien, — rien du tout.

En retroussant sa jambe de pantalon, il avait découvert une minuscule tache de sang, à l'endroit où un éclat tout aussi minuscule, et à bout de course, avait tout juste égratigné la peau. Sur le moment, il avait ressenti comme un piqûre, et son imagination avait fait le reste. L'humidité dans la chaussette qui l'avait tant alarmé ne provenait pas d'un flot de sang, mais de la sueur coulant dans sa botte.

A peu près à la même heure, la formation se posa, par temps brumeux, sur le terrain de Ford. Lloyd, l'*intelligence officer* de leur base, les attendait pour les interroger. Au cours de la matinée, la brume s'épaissit jusqu'à devenir une bonne purée de pois qui clouait les appareils au sol. Un seul pilote, pressé de regagner la base, décida de décoller. Il offrit à Lloyd, vétéran glorieux de la première guerre mondiale, de le ramener. Lloyd accepta, après avoir demandé un délai de dix minutes pour se raser. Puis, impeccable, le monocle vissé dans l'œil, il monta dans le bombardier — qui, quinze kilomètres plus loin, percuta dans une colline. Il n'y eut pas de survivants.

Martin, rentrant une semaine plus tard avec son appareil remis en état et rempli de vin et de fruits, eut dès son atterrissage un entretien plutôt orageux avec Cheshire.

— Le général Cochrane m'a chargé de vous annoncer que, dorénavant, vous ne participerez plus à aucune mission. Il affirme que, s'il vous laisse continuer, vous finirez inévitablement par vous tuer. Inutile de discuter, mon vieux, — il ne vous écoutera même pas.

Bien entendu, Martin discuta quand même. Et quand Cochrane, pour le réduire au silence, l'affecta au quartier général de la 100e division aérienne, il se glissa immédiatement dans une escadrille de chasse de nuit spécialisée dans les opérations offensives au-dessus de l'Allemagne.

Entre-temps, on avait terminé les deux premiers prototypes du « gros cigare », la bombe sismique de 6 tonnes. C'étaient des objets sinistres, longs de 7 mètres, aux lignes parfaitement aérodynamiques. Le premier, lâché par un Lancaster d'une altitude de 6.500 mètres, fendit l'air comme une balle. Bien avant d'arriver au sol, il atteignit la vitesse du son et, se heurtant aux fameux « mur », si mit à vibrer dangereusement. Les vibrations allèrent en s'amplifiant, et la bombe faillit se renverser. Il en résulta une déviation, légère, certes, mais suffisante pour diminuer nettement la précision que Wallis jugeait indispensable.

D'abord consterné, Wallis trouva rapidement le moyen de corriger cette déviation : il décala les ailettes afin d'imprimer à la bombe un effet de rotation. Au second essai, dès que la bombe eut pris de la vitesse, les ailettes commencèrent à la faire tourner. En quelques secondes, le mouvement de rotation atteignit une accélération telle que son action gyroscopique permit à la bombe de franchir le mur du son sans subir la moindre déviation. Le problème était résolu.

Deux jours plus tard, Wallis partit à Shoeburyness où Huskinson, le commodore aveugle, était en train de soumettre d'autres prototypes à toutes sortes de mauvais traitements : il les exposait à la chaleur et au froid, les traînait sur des dalles rugueuses, les projetait contre les murs en ciment. Puis, il remplit une enveloppe de RDX, la

mit sur la pointe et la fit exploser. Des instrument éloignés de quelques centaines de mètres enregistrèrent les effets de la déflagration, et une caméra, placée dans un abri bétonné, la filma au ralenti. Comme on ne pouvait, de toute évidence, braquer la caméra directement sur la bombe, on la pointa sur une glace disposée de manière à refléter l'explosion dans la lentille. Ce fut un film extraordinaire : on voyait la bombe s'enfler lentement, sous l'effet de l'énorme pression intérieure, jusqu'à atteindre environ deux fois son volume normal, pour éclater ensuite.

Encouragé par ses images spectaculaires, Cochrane décida de faire filmer également l'explosion de la première bombe réelle. Avec une logique teintée de cynisme, les ingénieurs qui dirigeaient les essais enterrèrent la caméra juste au centre du cercle blanc figurant l'objectif. C'était affirmaient-ils, l'endroit le plus sûr !

Le résultat fut une magnifique leçon pour tous ceux qui doutaient encore du génie de Wallis. Regardant par-dessus le parapet de la tranchée-abri creusée à 750 mètres du point de chute, ils virent la bombe s'abattre exactement au centre de l'objectif, sur la caméra. Le cercle blanc disparut, englouti dans un entonnoir rempli d'une âcre fumée, profond de 25 mètres et large de 30.

Pendant que, dans les usines, on travaillait nerveusement pour constituer une réserve suffisante de « gros cigares », le 617e groupe de bombardement, seule unité entraînée à l'emploi du Viseur Stabilisateur Automatique, continuait à perfectionner sa méthode de démarquage. Le 2 mars, quinze Lancaster attaquèrent une usine d'aviation à Albert. Les Allemands avaient tendu au-dessus des ateliers d'énormes filets de camouflage sur les-

quels étaient peints des routes et des bâtiments. Mais Cheshire parvint à repérer l'usine d'après certaines particularités du paysage, et Munro, plongeant sous le tir de barrage, plaça ses incendiaires et deux « feux de position » juste dans la cour centrale. Cinq minutes plus tard, les bombes larguées avec une précision stupéfiante, écrasèrent l'usine. Une seule manqua l'objectif. La Luftwaffe allait pouvoir rayer les établissements d'Albert de la liste de ses fournisseurs.

Le 10 mars, — pendant toute une semaine, les épais nuages pesant sur toute l'Europe avaient réduit le 617e à une inactivité presque totale, — ils attaquèrent les usines Michelin, à Clermont-Ferrand. Partiellement sabotées, les immenses installations produisaient encore 24.000 pneus par mois pour les Allemands. L'usine se composait de quatre vastes bâtiments, — trois ateliers et, tout à côté, la cantine des ouvriers. Le cabinet de guerre, toujours anxieux d'éviter des pertes de vies françaises, ordonna avec une naïveté touchante de détruire les trois ateliers, mais d'épargner à tout prix la cantine. Ce serait, expliquait-on à Whitehall, un beau geste et une excellente propagande. (« Ce serait surtout un miracle », grommela un officier supérieur.) Pour compliquer l'affaire, l'opération eut lieu par une nuit d'encre, sans le moindre rayon de lune.

Elle fut cependant un succès total. Dans la lueur blafarde des fusées éclairantes, Cheshire exécuta trois passages à une trentaine de mètres pour avertir les ouvriers ; puis, Munro, Shannon et Mac Carthy, piquant à mort, placèrent leurs « feux de position » sur les ateliers. Sept minutes plus tard, le bombardement était terminé. Un immense banc de fumée que trouaient des flammes spasmodiques escamotait complètement l'usine.

Michelin n'était plus qu'une étude abstraite en noir et rouge.

La photographie prise le lendemain matin par un Mosquito montrait que tous les « gros cigares » avaient atteint de plein fouet les bâtiments industriels. Les ateliers ne travailleraient plus, tout au moins jusqu'à la fin de la guerre. Tout à côté, la cantine était intacte. Cochrane expédia la photographie à ces messieurs du cabinet.

Malgré cette réussite miraculeuse, Cheshire n'était pas encore satisfait. Le double échec de l'attaque du viaduc d'Anthéor semblait démontrer que, au-dessus d'un terrain difficile, les Lancaster, relativement peu maniables et offrant une énorme surface aux coups de la D.C.A., n'étaient guère capables de réaliser un démarquage suffisant. Il suggéra donc à Cochrane de faire assurer ce travail par des Mosquito bimoteurs beaucoup plus rapides, plus petis, plus « souples ». Cochrane hocha la tête. L'idée paraissait en effet séduisante. Si les Mosquito se révélaient aptes à ce genre de mission, le démarquage à basse altitude perdrait enfin son aspect d'acrobatie meurtrière, — aspect qui, plus d'une fois, avait empêché Cochrane de dormir.

— J'essaierai de vous procurer deux Mosquito, promit-il à Cheshire. Vous allez les employer d'abord contre quelques objectifs secondaires, puis, la mise au point terminée, vous pourrez vous attaquer à un gros morceau.

Il eut beaucoup de mal à obtenir des Mosquito. Pour ce type d'appareils, la demande était nettement supérieure à la production, et plusieurs groupes de bombardement tactique devaient être livrés en priorité. En outre, leur utilisation expérimenatle par un groupe de bombardiers lourds, fût-il le plus célèbre de la R.A.F., suscitait des pro-

testations vigoureuses dans certaines sphères dites supérieures. Laissant Cochrane se débattre dans la jungle bureaucratique, Cheshire lança ses Lancaster contre une série d'objectifs moyens, situés en France. Au cours de ces raids, le 617e ajouta notamment à son tableau de chasse deux importantes usines de munitions, à Bergerac et à Angoulême. Ce furent encore deux succès complets, — les installations industrielles détruites de fond en comble, les habitations civiles indemnes.

Le 20 mars, Cochrane appela Cheshire pour lui annoncer qu'il allait peut-être avoir gain de cause.

— Nous sommes invités à dîner chez le maréchal de l'Air Harris. Je l'ai « travaillé » de mon mieux, et je pense qu'il se laissera faire pour deux Mosquito.

Au cours du repas, Cheshire, pourtant habitué à fréquenter des hommes connus, fit preuve d'une réserve qui frisait la timidité. Sir Harris, avec sa réputation bien établie de « terreur », le privait de tous ses moyens. Mais ses appréhensions se révélaient vaines. Harris et Cochrane, oubliant leurs responsabilités écrasantes, se contentaient d'évoquer, avec une certaine mélancolie, l'époque heureuse où, jeunes lieutenants ils menaient la vie dure aux tribus hostiles de l'Irak. Ce fut seulement au moment des liqueurs que le maréchal entama la véritable discussion.

— Dites-moi, Cheshire, qu'est-ce qui vous donne à penser qu'avec un Mosquito, on pourrait démarquer l'objectif à l'altitude zéro et s'en tirer sain et sauf ?

— Le démarquage en lui-même ne pose plus de problème, Monsieur. Il s'agit uniquement de donner au pilote une chance raisonnable contre un feu de D.C.A. nourri. Or, pour cela, le Lancaster est trop gros et trop lent. Avec un Mosquito, par

contre, on doit pouvoir atteindre n'importe quel objectif et placer les « feux de position » avec une marge maximum de vingt mètres.

— Oui, peut-être. J'admets que l'idée paraît intéressante. J'ai essayé à plusieurs reprises de bombarder efficacement la gare de triage de Munich, mais je n'ai jamais obtenu un résultat satisfaisant. La ville est défendue par quatre cents canons. Croyez-vous vraiment que vous pourrez marquer un objectif aussi meurtrier sans y laisser votre peau ?

— J'en suis persuadé, Monsieur.

— Eh bien ! dans ce cas, je ferai mon possible pour vous obtenir deux Mosquito. On vous les prêtera, — disons pour un mois. Si, à ce moment-là, vous êtes en mesure de marquer convenablement la gare de Munich, je vous laisserai les Mosquito à titre définitif.

Tout autour de Calais, les Allemands travaillaient de nouveau à l'achèvement des énormes blockaus qui abritaient les rampes de lancement de fusées et les batteries à longue portée. A Whitehall, l'on savait que les armes secrètes allaient bientôt commencer à s'abattre sur Londres et les ports de la côte sud. En revanche, on ignorait encore tout des pièces monstrueuses dont les canons, longs de 160 mètres, étaient en voie d'acheminement à travers la Belgique. La situation paraissait grave. Si l'offensive des fusées se déclenchait avant le débarquement, Londres allait être détruite, et le débarquement lui-même allait être compromis.

Churchill, préoccupé, exigeait de l'Intelligence Service des rapports biquotidiens. Certains de ces rapports estimaient le poids de la tete du V 1 à 10 tonnes d'explosifs, et prévoyaient une cadence

de tir de mille fusées par semaine. Churchill ordonna la préparation d'un plan d'évacuation de Londres et convoqua Sir Harris. Les blockaus allemands devaient être détruits, lui dit-il d'un ton sans réplique, avant que leur sinistre artillerie fût prête à entrer en action.

De toute évidence, seuls les « gros cigares » de Wallis pouvaient écraser ces masses de béton, — encore cette possibilité paraissait-elle théorique plutôt que réelle. Pour leur assurer une pénétration suffisante, il eût fallu les larguer d'une altitude d'au moins 6.000 mètres. Or, les blockaus étaient si bien camouflés dans une région déjà grêlée d'entonnoirs que, même en plein jour, il allait être difficile, à une telle hauteur, de les encadrer dans le viseur. Il fallait donc marquer ces objectifs avant de les bombarder, — et même les marquer avec une précision sans précédent, car les réserves de « gros cigares » étaient beaucoup trop limitées pour qu'on pût se permettre de les gaspiller. Et, bien entendu, chaque blockhaus était hérissé de canons antiaériens.

Pendant quarante-huit heures, Cheshire tourna et retourna le problème dans tous les sens, sans trouver une solution satisfaisante. Le matin du troisième jour, il fut tiré de ses réflexions pessimistes par la sonnerie du téléphone.

— J'ai obtenu deux Mosquito pour vous, annonça la voix de Cochrane. Venez les chercher au terrain de Colby Grange. Dès que vous vous serez familiarisé avec ces appareils, prévenez-moi.

Cheshire et Martin mirent exactement deux jours pour prendre en main les nouveaux bimoteurs dont la souplesse les enchantait. Au cours de cet entraînement, ils eurent un second sujet de satisfaction en recevant la visite des généraux américains Spaatz et Doolittle, les plus célèbres des

grands chefs de l'aviation des Etats-Unis. Ils étaient venus à Woodhall pour se renseigner sur la technique du démarquage des objectifs, méthode dont les tacticiens américains ignoraient pratiquement tout. Cheshire, avec une fierté légitime, l'expliqua en détail. Doolittle parut très impressionné, et Spaatz, quelque peu incrédule, ne put s'empêcher de demander si le 617e avait vraiment résolu tous les problèmes du bombardement.

— Pas tout à fait, dit Cheshire, impassible. Nous cherchons encore un moyen sûr pour décalibrer les viseurs, parce que, avec cette précision excessive, les bombardiers lancent toutes les bombes dans le même entonnoir.

— Pas possible ! gronda Spaatz. Dans ce cas, que diriez-vous d'un petit match Angleterre-U.S.A.? Cela nous donnerait l'occasion de vous montrer comment placer une bombe dans un tonnelet à cornichons.

Cheshire s'empressa de relever le défi, mais le duel n'eut jamais lieu, — les Anglais comme les Américains avaient alors d'autres chats à fouetter, — à la grande déception des gars du 617e groupe. Déception justifiée, car ils auraient probablement gagné avec une avance confortable. Déjà, ils avaient démontré qu'il était possible de limiter les bombardements, même de nuit, aux objectifs militaires, et qu'il n'était nullement nécessaire de massacrer des civils. A présent, le groupe tout entier avait un moral du tonnerre, et personne ne parlait plus de « mission-suicide ». Au cours du mois passé, ils avaient effectué cent quarante-neuf sorties et lâché 473 tonnes de bombes, sans avoir eu à plaindre la perte d'un seul appareil.

Cheshire fit un saut jusqu'à Weybridge afin de s'entretenir avec Wallis de la tactique à employer avec les « gros cigares ».

— A vrai dire, remarqua Wallis, je n'avais pas dessiné cette bombe pour démolir des constructions en béton armé. C'est pourquoi je pense qu'il ne faut pas la lâcher directement sur les toits de ces blockhaus de malheur ; la bombe pourrait fort bien rebondir comme contre une plaque de liège. Cela dit, ne vous tracassez pas ; placez vos bombes simplement contre les parois, elles s'enfonceront dans la terre et feront sauter les baraques par le bas. Entre nous, les Allemands, au lieu de mettre six ou sept mètres de béton sur leurs emplacements, auraient dû mettre une bonne couche en dessous.

Il prit un plan à grande échelle d'un blockhaus et y planta des épingles pour montrer les points vulnérables. Cheshire hocha la tête. S'exprimant avec un maximum de respect, il insinua qu'il existait tout de même une différence entre le fait de piquer des épingles dans une carte et celui de planter une bombe à l'endroit indiqué, d'une altitude de 6.500 mètres.

— Je vois, fit Wallis, cassant. Eh bien ! mon ami, si j'avais su que vous vous proposiez de semer les bombes dans la nature, je ne me serais jamais donné tant de mal pour les dessiner.

XII

GARE DE TRIAGE ET HANGARS A VEDETTES

Le soir du 5 avril, la division aérienne au grand complet, massée derrière le 617e groupe, décolla pour attaquer une importante usine d'aviation dans la banlieue immédiate de Toulouse. Cheshire, aux commandes de son Mosquito, put à peine attendre que les fusées éclairantes eussent déversé leur lumière livide sur les vastes bâtiments. Aussitôt, il piqua, mais, jugeant sa direction peu satisfaisante, il remonta brutalement, sans avoir lâché ses « feux de position ». Comme il se vissait rapidement dans le ciel, la D.C.A. se déchaîna. Dans un Lancaster, il n'aurait guère échappé aux obus de gros calibre, alors que son Mosquito évoluait parmi les éclatements avec une agilité de danseur. Il piqua de nouveau, dépassa une fois de plus son objectif et entama sa seconde chandelle, dans une grêle de projectiles. A la troisième tentative, il plaça ses feux dans le centre des bâtiments, puis, s'échappa, toujours indemne. Quelques instants plus tard, les bombardiers, volant à 3.000 mètres, arrivèrent sur l'usine. Ce fut l'affaire de dix minutes. Le lendemain, les photos

rapportées par l'appareil de reconnaissance montraient que l'ensemble des installations était littérallement écrasé. Un seul entonnoir trouait les champs environnants.

Quatre jours plus tard, le 617e attaqua, seul, l'immense dépôt de matériel aérien que les Allemands avaient installé à Saint-Cyr. Cette fois, Cheshire, piquant de 1.500 mètres et lâchant ses marqueurs à 60, réussit à la première tentative. Manifestement, la méthode était au point.

Ils se posèrent aux premières lueurs de l'aube. Cochrane les avait attendus toute la nuit. Aussitôt, il prit Cheshire à l'écart.

— L'expérience a été concluante, mon vieux. Je viens d'obtenir quatre Mosquito qui sortent de l'usine. Vous choisirez quatre pilotes et les mettrez à l'entraînement sur ces appareils. Et, surtout, ne perdez pas de temps.

Pendant une semaine, les quatre pilotes sélectionnés — Mac Carthy, Shannon, Kearns et Fawke — s'entraînèrent sur les nouveaux Mosquito qu'ils allaient garder à titre définitif. Puis, le 18 avril, Cheshire annonça à Cochrane que tout était prêt, et, le même soir, le 617e, emmenant dans son sillage toute la 5e division de bombardement, s'envola pour attaquer la gare de triage de Juvisy, à 18 kilomètres au sud de Paris.

L'opération se déroula avec la précision d'un mouvement d'horlogerie. Les quatre Mosquito, piquant jusqu'à 100 mètres du sol, placèrent les feux de position au centre du réseau d'acier, le 617e plaça ses bombes pratiquement sur les feux, puis, les autres groupes de la division aérienne, deux cents Lancaster, entrèrent dans la danse. Jusqu'alors, ces appareils n'avaient exécuté que des bombardements couvrant une certaine étendue, mais cette fois, grâce aux cibles brillantes que

constituaient les « feux », ils envoyèrent la presque totalité de leurs bombes sur l'objectif. Le lendemain matin, les photos de l'avion de reconnaissance montraient un chaos d'entonnoirs confondus, hérissés de rails déchiquetés qui pointaient vers le ciel. Après la guerre, les Chemins de Fer Français devaient mettre dix-huit mois pour reconstruire complètement le triage.

La nuit d'après, le 617[e] conduisit la 5[e] division sur un autre triage parisien, La Chapelle, une entreprise épineuse, car ce triage était situé tout près de la gare du Nord et entouré de hauts immeubles à appartements. Malgré le barrage furieux de la D.C.A., les Mosquito placèrent tous leurs feux à l'intérieur des installations, sauf un seul qui tomba sur les immeubles. Le bombardement fut, certes, d'une précision irréprochable, mais plusieurs appareils, dont les pilotes avaient été induits en erreur par le feu égaré, bombardèrent les maisons qui furent rasées. Au bout d'un an seulement, Cochrane apprit avec un immense soulagement que les locataires français avaient été expulsés, quelques mois avant l'attaque, au profit d'un régiment de la Luftwaffe.

Une fois de plus, le 617[e] revint au complet. Les Mosquito qui avaient pourtant traversé le barrage de D.C.A. ne portaient même pas une égratignure. Cochrane tira immédiatement — et à sa façon — les conséquences de ce nouveau succès.

— C'est très bien, Cheshire. Maintenant, que pensez-vous de Munich ?

— Quand vous voudrez, Monsieur. Nous sommes prêts.

— J'en ai déjà parlé au maréchal Harris. Si le temps le permet, l'attaque aura lieu après-demain soir. Vous emmènerez de nouveau toute la division. Objectif, la gare centrale.

Les deux hommes élaborèrent un plan minutieux. Trente minutes avant l'heure H, des bombardiers légers allaient exécuter une attaque de diversion sur Karlsruhe, afin d'attirer les chasseurs allemands. Le 617e devait entraîner la 5e division vers la Suisse, et six Lancaster, détachés du gros de la force, allaient pousser jusqu'à Milan et lâcher des « fenêtres » (minces bandes métalliques, destinées à tromper les postes de radar ennemis), afin de faire croire à un raid contre l'Italie du Nord. Quelques minutes avant l'arrivée de la division au-dessus de Munich, des « éclaireurs » allaient lâcher des fusées éclairantes, puis les Mosquito marqueraient l'objectif à basse altitude, en piqué, et les autres appareils du groupe à altitude moyenne, au Viseur Stabilisateur Automatique. Ensuite seulement, les deux cents Lancaster de la division largueraient leurs bombes.

Il y avait cependant un *hic* sérieux : la distance jusqu'à Munich représentait à peu près le rayon d'action maximum des Mosquito. Il eût fallu les équiper de réservoirs supplémentaires, mais malgré ses réclamations pressantes, Cheshire ne put les obtenir. Soucieux, il décida de faire atterrir les Mosquito d'abord à Monstan, dans le comté de Kent, ce qui allait raccourcir le trajet de quelque 150 kilomètres. Là, ils allaient refaire le plein pour se diriger en ligne droite sur Munich, en survolant carrément les défenses allemandes. Kelly, son navigateur, détermina la distance exacte, refit ses calculs et, finalement, considéra son chef d'un air grave.

— Si tout se passe selon l'horaire, sans aucun retard — chose que j'ai rarement vue — et si le vent nous favorise constamment, à l'aller comme au retour — chose que je n'ai jamais vue — nous

avons une chance de regagner le terrain. Une chance terriblement mince !

Cheshire alla trouver un officier supérieur et lui expliqua que, même en décollant de Manston, les quatre Mosquito ne seraient probablement pas en mesure de rentrer. En général, on conservait une réserve d'essence de deux heures, afin de pouvoir faire face à des retards ou détours imprévus. Or, même si le raid devait se dérouler dans des conditions idéales, les Mosquito rentreraient avec une marge de quelques minutes. Marge qui risquait de se révéler insuffisante. Que fallait-il faire ?

— Si vous estimez impossible de procéder au démarquage de Munich avec vos Mosquito, déclara l'officier supérieur, vous serez forcé de le faire avec un Lancaster. Que ce soit l'un ou l'autre, l'opération aura lieu.

— Bien, Monsieur, fit Cheshire. Et il sortit.

De retour au terrain, il réunit les équipages des quatre Mosquito. Il leur donna lecture des prévisions de la météo : au-dessus des régions occidentales de l'Allemagne, extrêmement nuageux, avec possibilité de givrage ; peut-être ciel dégagé au-dessus de Munich ; à 4.300 mètres, vents favorables dans l'ensemble. Les quatre navigateurs firent leurs calculs. Cheshire vit leur mâchoires se contracter.

— Si tout marche bien, dit Kelly, mais alors, vraiment bien, comme sur des roulettes, nous avons une chance de regagner Manston.

— Bonté divine ! éclata un pilote. Vous savez très bien, Monsieur, que nous sommes prêts à foncer dans n'importe quel barrage de D.C.A., ça fait partie du boulot. Mais, vraiment, je ne vois pas pourquoi on nous expose inutilement et bê-

tement. Est-ce qu'on veut se moquer de nous ? Dans ce cas, la plaisanterie n'est pas très spirituelle.

— Je suis navré, murmura Cheshire. Mais il faut y aller.

Les quatre appareils s'envolèrent pour Manston où ils refirent le plein d'essence. Ils restèrent à l'entrée de la piste de départ, afin de ne pas gaspiller une seule goutte de carburant en roulant à travers le terrain. Cheshire dîna avec les équipages.

— J'oubliais, fit-il au moment du dessert. A votre retour, vous aurez une permission de huit jours.

— Ça, c'est une promesse intéressante, railla Kelly, féroce.

Cheshire ne sut que répondre. Jamais encore, il n'avait vu ses camarades dans un état pareil. Ils paraissaient prêts à se révolter, non pas de peur (bien entendu, ils avaient peur, mais presque tous les aviateurs ont peur avant une opération importante) mais parce que, cette fois, on les exposait à un danger tellement inutile.

A la tombée de la nuit, ils sortirent et se dirigèrent vers leurs appareils. Le ciel était clair ; à l'horizon, une nappe de feu orange indiquait l'endroit où le soleil venait de couler derrière les collines.

— Quel beau coucher de soleil ! murmura Cheshire.

Les autres gardèrent le silence. Tout à coup, Shannon enfonça d'un geste rageur ses mains dans les poches.

— Au diable le coucher du soleil ! Moi, je suis seulement impatient de le voir se lever.

Ils décollèrent sans avoir pris le temps de ré-

chauffer les moteurs. Montant directement à 4.500 mètres, ils se dirigèrent droit vers la mer du Nord et disparurent dans un épais banc de nuages.

Ils arrivaient au-dessus du Rhin. Tout au moins, ils l'espéraient. Les nuages recouvraient la terre d'une nappe solide, houleuse, véritable flot qui montait jusqu'à près de 6.000 mètres. Perdus dans cette masse noire, les pilotes avaient l'impression de voler dans un néant menaçant qui venait buter contre le cercle exigu de vie que traçait le tonnerre engourdissant des moteurs. Peu à peu, très lentement, les nuages s'amincissaient, s'effilochaient, se dissolvaient. A zéro heure précise, les Mosquito émergèrent au-dessus de Munich. Impossible de s'y tromper : le groupe des appareils chargés de lancer les fusées éclairantes était déjà arrivé, et les batteries de D.C.A. vomissaient leur bile. Il devait y avoir une bonne centaine de projecteurs : doigts pâles qui tâtonnaient dans la nuit, accrochant par-ci par-là un avion brillant, insecte affolé qui virait pour s'enfoncer dans les crevasses des ténèbres. Presque toujours, cette fuite réussissait, — mais parfois, un appareil, incapable de se dégager de l'étreinte lumineuse, se faisait happer par un second faisceau, un troisième, se débattait dans la toile mortelle tissée par les canons, se déchirait dans un jaillissement d'étincelles et piquait pour ne plus se redresser.
L'une après l'autre, les fusées éclairantes descendirent, s'épanouirent comme des fleurs livides. Bientôt, trente corolles impitoyables planaient au-dessus de la ville arrachée à l'ombre protectrice. Cheshire n'eut pas besoin de se rappeler les photographies aériennes pour reconnaître le parc en forme de rein, le lac étiré, l'alignement régulier des petites maisons et la gare striée de rails. Pi-

quant de 3.000 mètres, avec une accélération de plus en plus vertigineuse, il pointa le nez de son Mosquito droit sur la gare. Toute sa pensée concentrée sur la cible grandissante, il nota au passage, avec un détachement proche de l'indifférence, les jets de traceuses, les câbles des ballons, les projecteurs aveuglants. Le petit appareil vibrait, fendant l'air avec un sifflement strident, entamant des embardées que Cheshire corrigeait aussitôt. Encore quelques secondes — des secondes éternelles — puis, d'un coup de pouce, il déclencha les marqueurs et, doucement, redressa. La décélération l'enfonça immédiatement dans son siège, un poids étouffant pesa sur ses lèvres, ses joues, ses yeux, pénétra jusque dans ses veines, devint intolérable. Un voile gris-noir brouilla sa vue, pendant que le Mosquito, grimpant au-dessus des toits montait en une chandelle triomphante. Ce fut seulement après avoir dépassé le niveau des fusées qu'il vira et, les yeux encore douloureux, regarda en bas. Au centre de la gare de triage, ses « feux de position » brillaient d'un éclat rougeâtre.

Les trois autres Mosquito, piquant l'un après l'autre, placèrent leurs feux à une centaine de mètres des siens. Puis, Cheshire appela les Lancasters du 617e groupe. Deux minutes plus tard, leurs incendiaires s'allumaient entre les rails.

C'était l'avant-garde qui, jusqu'alors, avait fait défaut aux bombardiers britanniques envoyés sur Munich ; les éclaireurs qui, pour la première fois, allaient permettre au gros des escadres aériennes d'accomplir leur tâche. Même les déflagrations des bombes de 4 tonnes ne parvenaient pas à cacher les points brillants des marqueurs. Cette fois, tous les coups portaient.

Cheshire, après avoir décrit plusieurs cercles à 300 mètres pour contrôler la précision du bom-

bardement, remit le cap sur l'Angleterre. Les trois autres Mosquito ne l'avaient pas attendu. Ce ne fut pas un voyage agréable. Pas de chasseurs ennemis, pour ainsi dire aucune réaction de la D.C.A. — mais Kelly ne cessait de calculer la distance, de tripoter la jauge des réservoirs, de toussoter. Jamais encore, un trajet ne leur avait paru aussi long. Quand ils arrivèrent enfin en vue de Manston, la jauge indiquait une réserve d'essence de dix minutes. Seulement, une jauge sur un réservoir pratiquement vide est à peu près aussi sûre que l'intuition féminine. Quand elle vous dit que vous avez encore une marge de dix minutes, vous pouvez en avoir pour une demi-heure, ou pour vingt secondes. Or, il fallait compter au moins cinq minutes pour l'approche, le circuit et l'atterrissage.

Cheshire venait d'amorcer sa glissade vers la piste éclairée quand Kelly poussa une exclamation.

— Il y a quelque chose qui ne va pas avec les balises. Regardez ces drôles de lumières !

Cheshire regarda et fronça les sourcils. Il y avait en effet des lumières qui zigzaguaient entre les balises de la piste.

— Bizarre, grommela-t-il. On dirait... — Tout à coup, il se mit à hurler. — Coupez les feux de navigation. C'est un chasseur boche !

Ils devaient découvrir un peu plus tard que le gibier de ce chasseur était Fawke dont l'appareil venait de se poser. L'Allemand l'avait traqué pendant le circuit, afin de lui donner le coup de grâce au moment où Fawke, vitesse réduite, volets baissés et train d'atterrissage sorti, allait être incapable de virer, — à moins de s'écraser. Mais, cette nuit-là, la chance était du côté des Anglais. L'Allemand, pour des raisons inexplicables, manqua

complètement sa proie et, dégoûté, fila à toute allure. Fawke se posa, suivi presque immédiatement de Cheshire. Les quatre Mosquito étaient rentrés sains et saufs, avec une réserve d'essence de quinze minutes.

Le lendemain matin, Cochrane arriva, les traits adoucis par un vague sourire (ce qui, chez lui, était l'indice d'une joie débordante). Il apporta une photo de la gare de Munich, prise au lever du jour. Cheshire l'examina et émit un long sifflement. Sur les photos prises après les attaques précédentes, la plupart des entonnoirs se trouvaient en dehors du triage. Cette fois, ils étaient parfaitement groupés à l'intérieur d'un vaste périmètre limité par des murs effondrés. Le triage avait disparu, englouti dans un chaos de rails hérissés, de wagons culbutés, de locomotives soufflées. Manifestement, le raid de la nuit passée avait fait plus de dégâts que tous les autres ensemble.

Une semaine plus tard, Cheshire fut convoqué au quartier général de la division aérienne. Cochrane le prit par le bras et l'entraîna dans un coin désert, derrière les baraquements.

— Vous ne ferez plus d'opérations pendant un mois, annonça-t-il. En revanche, vous allez vous livrer à un entraînement quelque peu spécial. Ce sera fastidieux, mais il s'agit de la mission la plus importante que vous ayez eu à accomplir. Je vous enverrai quelqu'un qui vous expliquera cela en détail.

Le lendemain, un conseiller scientifique du gouvernement arriva de Londres. Lui aussi commença par prendre Cheshire à l'écart.

— Vous êtes sans doute intrigué par cette atmosphère de cape et d'épée, mais, croyez-moi, je ne cherche pas à faire du mélodrame. Il paraît

que l'on peut se fier à votre discrétion absolue. Je vais donc vous apprendre certaines choses que des ministres et des généraux ignorent encore. Vous savez que nous préparons un débarquement en France. Si le temps est favorable, l'opération aura lieu d'ici à un mois, quelque part à l'ouest du Havre. Or, nous voudrions faire croire que l'attaque se produira ailleurs.

Cheshire hocha la tête et attendit la suite.

— Donc, cette nuit-là, reprit le savant, un important convoi étalé sur un front de 22 kilomètres traversera la Manche, à une vitesse de sept nœuds.

— Ce sera un débarquement d'envergure, remarqua Cheshire.

— Ce ne sera pas le débarquement. Ce convoi se dirigera vers le cap d'Antifer, de l'autre côté du Havre.

— Ah ! je vois. Une diversion !

— Exactement. Seulement, il n'y aura pas de navires. Ce convoi, ce sera vous : le 617e groupe.

— Ce sera moi ? répéta Cheshire, stupéfait. — Au bout de quelques instants, il se mit à rire. — Une bonne idée. Nous allons lâcher des fenêtres, hein ! Histoire de jouer un petit tour aux instruments de radar allemands ?

— Evidemment. Mais pour leur jouer ce tour, vous serez obligés de voler avec une précision mathématique. Est-ce que vous en serez capable ? Pourrez-vous voler en formation largement espacée — trop largement pour que les pilotes puissent apercevoir leurs voisins — et exécuter des manœuvres complexes, avec une marge maximum de trois secondes en ce qui concerne l'horaire, et de six mètres en ce qui concerne l'altitude ?

— Hum. Pour être franc, je n'en sais rien. Ça paraît difficile.

— L'opération durera plusieurs heures. Vous allez donc opérer en deux vagues. Huit appareils pendant deux ou trois heures, puis, les autres huit viendront vous relever. Tenez, cela se présentera de la façon suivante :

Il expliqua longuement le mécanisme de la manœuvre : une ligne d'appareils espacés de tant de mètres devait suivre un cours donné, à telle vitesse, à telle altitude, tout en lançant des « fenêtres » à des intervalles de tant de secondes. Les appareils allaient avancer en ligne droite pendant trente-cinq secondes, virer ensuite tout en maintenant leur hauteur, revenir en arrière pendant trente-deux secondes, virer encore pour reprendre le premier cap et lancer des « fenêtres ». Ils reprendraient donc leur progression originale à un point situé légèrement en avant de celui où ils avaient viré pour la phase précédente, et il lanceraient le nouveau lot de « fenêtres » au moment précis où le lot précédent toucherait l'eau. Ainsi, les éclairs sur les écrans des radars allemands se succéderaient sans aucune interruption. Ce manège allait se poursuivre pendant huit heures, afin de produire l'effet d'un énorme convoi profond de plusieurs rangées, et qui avançait à la vitesse constante de sept nœuds vers la côte française.

— Comme vous le voyez, nous avons élaboré la théorie. A vous de la traduire en pratique. Est-ce que vos pilotes sont assez forts pour y arriver ?

— Je le crois, fit Cheshire, pensif. Mes pilotes sont assez forts pour faire n'importe quoi. Seulement, ils ne seront pas enchantés d'exécuter ce ballet de fantômes le jour du débarquement.

— Il se trouve que, cette nuit-là, ce ballet de

fantômes sera la tâche la plus importante de toutes celles qui seront confiées à l'aviation. Ditesleur cela.

Ce fut un mois d'entraînement intense, fastidieux, harassant. Pour distraire les hommes qui commençaient à rouspéter ferme, Cheshire eut l'idée d'organiser un exercice d'évasion. Il leur expliqua qu'il devaient savoir comment s'en tirer s'ils étaient descendus au-dessus des territoires occupés par les Allemands. Puis un dimanche après-midi, il les réunit, confisqua leur argent et leurs képis, les entassa dans des camions couverts et les emmena à des endroits différents, situés à 40 kilomètres du terrain. Avant de les lâcher, il leur apprit que la police et la Home Guard avait reçu l'ordre d'arrêter tout aviateur qui se promènerait sans képi. A eux de se débrouiller pour regagner au plus vite la base. Le premier arrivé allait recevoir cinq bouteilles de bière.

Ce fut un beau chassé-croisé. Quelques-uns se contentèrent de marcher à travers champs, d'autres volèrent des bicyclettes, d'autres encore firent de l'auto-stop. La police et les hommes de la Home Guard en arrêtèrent au moins la moitié, parfois après une poursuite mouvementée. Un pilote faillit se noyer dans un canal ; un autre, accroché au passage par un agent de police, prit le jeu un peu trop au sérieux et étendit le constable d'un impeccable crochet à la mâchoire. Les plus astucieux furent deux mitrailleurs qui, après avoir gagné en auto-stop leur cabaret attitré, y empruntèrent assez d'argent pour vider quelques bouteilles et prendre ensuite le « bus » de Woodhall. Quand, un peu plus loin, une patrouille arrêta le « bus », ils bousculèrent un agent et s'enfuirent dans les bois. A la tombée de la nuit, ils en sortirent et, braillant des chansons à faire

rougir un corps de garde, regagnèrent le terrain pour réclamer leurs cinq bouteilles de bière.

A présent, tout le monde se rendait compte de l'imminence du débarquement. Comme Cheshire craignait que les Allemands ne lâchassent, la veille du grand jour, des parachutistes sur les aérodromes britanniques, il persuada le chef de l'armurerie de distribuer des revolvers, mitraillettes et grenades. Vingt-quatre heures plus tard, il comprit son erreur. L'existence à Woodhall était devenue singulièrement précaire. Le premier soir, les hommes se contentèrent d'aligner les assiettes du mess sur la pelouse et, du second étage, de les émietter à coups de rafales. Le lendemain, trouvant ce jeu trop inoffensif, ils lancèrent des grenades, apparemment au hasard, en réalité en direction du mess des sous-officiers. La nuit, on ne pouvait prendre l'air sans recevoir une volée de pruneaux. Même le petit Witherick, connu pour son sang-froid inébranlable et sa chance invraisemblable, — d'après les statistiques, il devait être mort depuis au moins six mois, — commençait à en avoir assez.

— Nom d'un nom ! grogna-t-il, après avoir échappé de justesse à un éclat de grenade. Décidément, au 617e, il faut s'en aller en mission pour être tranquille !

Cheshire dut se résoudre à ordonner la restitution des armes. L'éventualité d'une attaque par les parachutistes allemands était certainement moins redoutable que la réalité de ce tir désordonné.

Le 5 juin, tout le monde fut consigné au terrain. Avant le dîner, dans une salle gardée par une demi-douzaine de sentinelles, Cheshire annonça à ses hommes que le débarquement était fixé au lendemain. La première vague de huit appareils décolla à 23 heures. Les équipages avaient été ren-

forcés par un pilote adjoint, un second navigateur, et trois hommes chargés de lancer les fenêtres.

Ils ne commirent pas la moindre erreur. Pourtant, un écart de quatre secondes aurait suffi pour que le « convoi » changeât de direction sur les écrans de radar allemands. A 3 heures du matin, eut lieu la relève, la partie la plus délicate de la manœuvre parce que la seconde vague ne disposait que de deux ou trois secondes pour prendre la suite.

Ils devaient se retirer aux premières lueurs de l'aube, avant que la lumière fût assez forte pour permettre aux Allemands de chercher aux jumelles les navires du « convoi ». D'après les prévisions, ils devaient à ce moment se trouver à sept milles de la côte française, — et ils s'y trouvaient effectivement. Comme les appareils faisaient demi-tour pour rentrer à leur base, ils eurent leur récompense : les Allemands ouvrirent le feu, non pas avec les canons de D.C.A., mais avec les grosses pièces pointées par radar. Des vedettes rapides sortirent des ports de Calais et Boulogne, mais il leur eût fallu des torpilles aériennes pour atteindre l'assaillant.

Aujourd'hui, on sait que Hitler s'attendait réellement à un débarquement dans la région du Havre. Pour ma part, j'entendis ce jour-là, dans un camp de prisonniers au fin fond de l'Allemagne, la radio annoncer la progression d'un vaste convoi, en direction du cap d'Antifer. La nouvelle fut accueillie par des cris de joie, seulement, nous devions nous demander pendant des semaines ce que ce convoi avait bien pu devenir.

Le soir du 6 juin, Cheshire et Munro se promenaient, en jeep, autour du terrain, quand ils croisèrent un énorme camion bâché qui roulait à une allure de tortue.

— Qu'est-ce que c'est que cette histoire ? murmura Munro.

— Je n'en sais rien. Allons voir.

Ils arrêtèrent le camion et interrogèrent le chauffeur.

— Qu'y a-t-il sous cette bâche ? s'enquit Cheshire, soupçonneux.

— Des chaudières pour le mess, Monsieur.

— Tiens ! Mais alors, vous vous trompez de chemin, mon ami. Le mess est derrière vous.

— Cn m'avait pourtant dit de faire la livraison là-bas, protesta le chauffeur, indiquant l'extrémité opposée du terrain.

— De plus en plus bizarre, grommela Munro. Là-bas, c'est la fosse aux bombes. Il faudra tirer ça au clair. Allons voir ce qu'il y a sous cette bâche.

Il souleva un coin de la toile imperméabilisée et poussa un grognement de surprise.

— Mon Dieu ! Regardez ces joujoux.

Attachés au plancher du camion, deux monstrueux cylindres d'acier brillaient d'un éclat sinistre. Cheshire émit un sifflement.

— Des bombes ! fit-il, très bas. Les « gros cigares » de Wallis.

Ils suivirent le camion jusqu'à la fosse où ils découvrirent, à leur stupéfaction, toute une réserve de « gros cigares », cachés sous une triple couche de bâches. Cheshire bondit dans la jeep, fila jusqu'à son bureau et, par le fil direct, se fit mettre en communication avec Cochrane.

— Je viens d'inspecter les nouvelles chaudières pour le mess, Monsieur, annonça-t-il à brûle pourpoint.

— Ah, très bien ! fit la voix amusée de Cochra-

ne. Gardez-les soigneusement, — vous vous en servirez bientôt.

La première alerte se produisit quarante-huit heures plus tard. Les services de renseignements avaient signalé qu'une division blindée allemande venait de quitter Bordeaux pour atteindre, par la voie ferrée, la zone de débarquement. Or les trains devaient obligatoirement passer par le tunnel de Saumur, et Sir Harris estimait possible de bloquer le tunnel avant leur passage. Cependant, cette possibilité paraissait bien mince : les bombardiers ne pouvaient guère arriver à Saumur avant la tombée de la nuit et, dans l'obscurité, l'objectif allait être pour ainsi dire invisible. De toute évidence, une seule unité était capable d'accomplir une telle mission avec une chance raisonnable de succès. Une seule unité, et un seul type de bombe !

Comme Cheshire n'avait reçu l'ordre d'attaque qu'à 5 heures de l'après-midi, il dut réaliser un joli tour de force pour décoller au crépuscule. Ce fut seulement aux environs de minuit qu'ils aperçurent, à la lumière des fusées lâchées au-dessus d'une boucle de la Loire, l'entrée du tunnel creusé dans la colline de Saumur. Cheshire piqua et, à la première tentative, parvint à placer ses feux de position à l'entrée de l'ouvrage. Quatre-vingt-dix secondes plus tard, les Lancaster commencèrent à arroser l'objectif, puis, les premières bombes sismiques s'abattirent entre les feux, — les premières à accomplir un travail utile.

Vu d'une altitude de 3.000 mètres, ce travail n'était guère spectaculaire. Les « gros cigares » ne frappaient pas le sol dans une gerbe flamboyante ; ils s'enfonçaient droit dans la terre pour exploser à une profondeur de quelque trente mè-

tres. Si bien qu'au retour, les équipages se montraient plutôt déçus. Mais le lendemain, l'examen des photos transforma cette déception en satisfaction. Avec une seule exception, les entonnoirs cernaient l'entrée du tunnel ; deux coups particulièrement heureux avaient arraché les rails, formant des cratères gigantesques, larges de 30 mètres, et profonds de 25. Cependant, c'était la bombe égarée qui avait obtenu le résultat le plus stupéfiant. Elle était tombée à 60 mètres de l'entrée du tunnel, au centre de la colline, là où 25 mètres de terre et de roche protégeaient la voie. La bombe avait traversé cette couche pour exploser dans le tunnel, provoquant l'effondrement de la colline et projetant quelque 10.000 tonnes de matériaux vers le ciel. C'était incontestablement un des coups les plus extraordinaires de la guerre.

La division blindée allemande ne passa pas. Trois ou quatre jours plus tard seulement, quelques-uns de ses éléments parvinrent par des chemins détournés au front de Normandie. Trop tard pour lancer la contre-offensive décisive par laquelle Hitler voulait rejeter les Alliés dans la mer. Les Allemands, réunissant des milliers d'ouvriers, mobilisant toutes les excavatrices de la région, s'échinèrent pendant des semaines pour remettre le tunnel en état. Ils avaient juste terminé ce travail de Romains quand les Américains, perçant le front sud de leur tête de pont, arrivèrent à Saumur et commencèrent aussitôt à utiliser la voie ferrée.

Au cours des premières nuits suivant le débarquement, des vedettes rapides allemandes se glissèrent parmi les convois alliés, lâchèrent leurs torpilles et disparurent pour revenir quelques heures plus tard. L'obscurité qui protégeait les convois contre les attaques de la Luftwaffe rendait

ces petits navires pratiquement invulnérables. Le jour, les vedettes se cachaient dans les hangars massifs du Havre et de Boulogne. Cochrane, toujours à la recherche de nouveaux objectifs, se disait que les « gros cigares », capables de provoquer un tremblement de terre, devaient aussi pouvoir provoquer un raz de marée. Le 14 juin, dès que les nuages pesant sur la côte se furent quelque peu dispersés, il lança sur Le Havre le 617e groupe transportant des « gros cigares » et suivi de quatre cents Lancaster transportant des bombes ordinaires d'une tonne.

La première apparition de Cheshire au-dessus du port déclencha un tir furieux de la D.C.A. Le barrage était d'une telle densité que les hommes des autres Mosquito, cerclant au large, le crurent infranchissable. Par miracle, Cheshire, piquant jusqu'à 200 mètres pour placer ses marqueurs rouges près des hangars, passa à travers la grêle de projectiles et s'en tira indemne. Il préféra cependant ne pas exposer les autres Mosquito à un tir aussi serré. Ses deux « feux de position », parfaitement visibles, devaient suffire pour guider les bombardiers.

Les quinze « gros cigares » tombant presque simultanément dans l'eau, à l'entrée des hangars, mirent définitivement fin aux exploits des vedettes du Havre. Les photos prises le lendemain montraient deux navires jetés sur le quai, et les autres engloutis par le maelstrom qu'avaient creusé les bombes sismiques. Quand, des semaines plus tard, les Anglais occupèrent le Havre, ils constatèrent que pas une seule vedette n'avait échappé à la destruction.

Le lendemain, ce fut le tour des hangars de Boulogne, avec des résultats identiques. En deux

nuits, le 617e groupe de bombardement avait détruit cent trente-trois vedettes rapides.

— Si la flotte avait fait ce que vous venez de faire, déclara Harris dans son message de félicitations, les amiraux parleraient d'une victoire navale aux conséquences incalculables.

Ce même jour, les premiers V 1 s'abattirent sur Londres. Et les V 2 n'allaient par tarder à les suivre. A Whitehall, les visages étaient soucieux.

XIII

VERS LA RUSSIE

La lutte contre les rampes de lancement des V 1, constructions massives que seules les bombes sismiques pouvaient ébranler, prit tout d'abord l'allure imprévue d'un jeu de cache-cache avec les nuages. Pendant deux semaines, un plafond ininterrompu planait à 600 mètres au-dessus du Pas-de-Calais, rendant impossible tout bombardement précis. Dans l'espoir d'une éclaircie, le commandement gardait les équipages constamment en alerte. Mais l'énorme banc de nuages continuait à recouvrir la France, pendant que les « bombes volantes » s'acharnaient sur Londres. Enfin, le 2 juillet, ils purent bombarder, dans des conditions satisfaisantes, les rampes de lancement de Watten, près de Calais, dont la cuirasse, environ 20 mètres de béton armé, éclata sous l'effet des secousses sismiques. Le lendemain, ils attaquèrent Wizernes, où une énorme voûte bétonnée, posée sur une carrière, abritait un dépôt de V 1 et plusieurs rampes pointées sur Londres. Puis, ce furent Siracourt, Mimoyecques, où les Allemands avaient enterré leurs canons monstrueux,

et plusieurs autres rampes de moindre importance. Le 5 juillet, ils bombardèrent le grand dépôt de V 1 et V 2 que les Allemands avaient installé dans un souterrain à Creil, près de Paris.

A présent, Cheshire avait participé à cent missions offensives. Au taux moyen des pertes dans l'aviation de bombardement, il devait être mort depuis longtemps. En somme, c'était un cadavre en sursis. Cochrane décida de transformer ce sursis en libération définitive.

Comme le groupe rentrait de l'attaque contre Creil, Cochrane attendit sur le terrain et, dès que le dernier appareil se fut posé, entraîna Cheshire dans son bureau.

— Asseyez-vous. Et ne m'interrompez pas. Vous venez d'accomplir votre centième mission, vous n'en ferez pas une de plus. Vous avez grandement besoin de repos. D'ailleurs, vos nerfs sont à bout. Il y a une semaine, le toubib m'a dit que vous avez un tic à l'œil droit, et je vois qu'il ne s'est pas trompé. Je vais confier le commandement du groupe à Tait, je pense qu'il fera du bon travail. Vous ne serez pas seul à prendre une retraite bien méritée. Shannon, Munro et Mac Carthy ont, eux aussi, deux ans de vol à leur actif. Comme cela, vous serez quatre à vous mettre au vert.

Ils furent surtout quatre à protester. Cependant, Cheshire, plus lucide que les autres, se rendit vite compte que leur mise en disponibilité faisait d'eux des hommes plus gais, plus détendus, plus optimistes. Munro qui, jusqu'alors, avait toujours montré un visage fermé et maussade, devint du jour au lendemain un gamin qui riait de tout et passait son temps à jouer des farces aux camarades.

La promotion de Tait précéda de quinze jours la disparition des objectifs réservés au groupe.

En occupant le nord de la France, les alliés mirent fin au cauchemar des « armes secrètes », et Wallis, envoyé par Churchill sur le continent, put contempler l'œuvre de ses « gros cigares ». Hitler avait entassé des tonnes et des tonnes de béton sur ses positions « imprenables », uniquement pour contaster que sa « Forteresse Europe » n'avait pas de toit, — tout cela parce qu'en 1939, un ingénieur têtu n'avait pas ajouté foi aux affirmations des experts en matière de bombardement.

Comme il rentrait en Angleterre, Wallis reçut la visite de Harris qui, sans un mot, étala sur son bureau des photos montrant de gigantesques chantiers de constructions, — des milliers d'hommes qui travaillaient à renforcer les hangars à sous-marins de Hambourg, Brême et Ixmuiden. Wallis les regarda en silence.

— J'ai l'impression que nous avons du travail sur la planche, fit Harris. Croyez-vous que vos « gros cigares » puissent venir à bout de ces hangars ?

— Oui. Ils arriveront probablement à faire éclater le béton. Maintenant, si la couche est trop épaisse, nous pourrons toujours essayer une bombe encore plus grosse. Il y a des années que je préconise une bombe de 10 tonnes. Aujourd'hui, le Lancaster est suffisamment perfectionné pour transporter ce poids jusqu'en Allemagne. Alors, qu'attendez-vous pour la mettre en fabrication ?

Harris le regarda gravement.

— Mr. Wallis, je vous ai dit, il y a de cela un certain temps, que je ne discuterai plus jamais vos suggestions. J'accepterai donc celle-ci, sans faire la moindre objection. Une bombe de 10 tonnes ? Eh bien ! nous allons la fabriquer.

Le 617e, toujours désireux de se rendre utile, fit encore quelques sorties pour placer ses « gros cigares » sur les hangars à sous-marins des poches de l'Atlantique. Mais, déjà, se dessinait un projet beaucoup plus ambitieux. Projet que Cochrane caressait depuis longtemps, en secret, comme un espoir lointain et à peine réalisable. Puis, un beau jour, comme il paressait dans son bain, il décida de s'y attaquer. Et, fait curieux, le maréchal Harris se garda bien de dire non.

Il s'agissait du *Tirpitz,* le cuirassé allemand embusqué dans le fjord d'Alten, à l'extrémité septentrionale de la Norvège, au-delà du Cercle Polaire. Par sa seule présence, le navire de ligne obligeait les Alliés de faire escorter leurs convois à destination de la Russie par trois cuirassés dont ils avaient terriblement besoin ailleurs. Depuis deux ans, les Alliés faisaient des efforts désespérés pour le couler. Endommagé par un sous-marin russe, mis à mal par des sous-marins de poche britanniques, bombardé par l'aéronavale, le navire avait toujours été réparé et était de nouveau en état de prendre la mer.

Le projet de Cochrane était donc bien fait pour séduire le haut commandement allié, mais sa réalisation posait des problèmes apparemment insolubles. La distance entre l'aérodrome anglais le plus rapproché et le fjord d'Alten était de 3.000 milles, — elle dépassait probablement le rayon d'action des Lancaster. Des essais de consommation d'essence confirmèrent ce calcul. Cochrane tempêta pendant deux jours, puis, le troisième, il alla trouver Harris et, triomphant, posa l'index sur un point de la carte.

— J'ai trouvé la solution. La voici.

Le point était l'aérodrome de Yagodnik, un terrain russe établi dans une île de la Dvina, à 20

milles d'Arkhangelsk — et à seulement 600 milles du fjord d'Alten.

— Les avions pourraient décoller d'un terrain d'Ecosse avec leurs bombes, expliqua Cochrane. Ils referaient le plein d'essence à Yagodnik, couleraient le *Tirpitz*, retourneraient à Yagodnik, referaient le plein et regagneraient l'Ecosse.

Trois jours plus tard, par un temps à peu près favorable, les appareils décollèrent pour le terrain écossais de Lossiemouth. Puis, le 10 septembre, ils s'envolèrent vers la Russie. Tout alla bien jusqu'à la côte de Norvège. Mais ensuite, comme ils approchaient du pôle, la boussole magnétique commença à faire des siennes. Heureusement la nuit était claire, de sorte que les navigateurs, comparant leurs observations célestes aux points de repère terrestres, arrivaient sans trop de mal à déterminer leur position. Ils franchirent le golfe de Botnie, gardant constamment le cap au nord, jusqu'au moment où, dans la lumière blafarde de l'aube arctique, ils virèrent à l'est, en direction de Yagodnik.

Tait fut un des premiers à se poser. On lui avait dit que, dans cette région, les nuages ne descendaient jamais au-dessous de 300 mètres, mais à 150 mètres, il ne voyait toujours rien. A 120 mètres, il distingua des arbres surgissant comme des fantômes décharnés de la nappe mouvante du brouillard. Des arbres, encore des arbres, — une plaine infinie, boisée, — pas une route, pas un village, pas même un sentier. D'après les prévisions, ils devaient déjà voir le terrain, mais en guise de pistes et d'installations, ils n'apercevaient que quelques étangs. Enfin, une rivière se dessinait et, sur l'autre rive, un Lancaster s'apprêtait à atterrir. Cinq minutes plus tard, Tait se posa à son tour. Il constata immédiatement

que cinq appareils seulement étaient arrivés, sur les vingt-trois que comprenait le groupe. Comme il se dirigeait vers une cabane solitaire au bout de la piste, il eut l'appréhension d'un désastre. Aucun des avions manquants n'avait plus d'une demi-heure d'essence. Etaient-ils tous perdus corps et biens ?

Au cours des trente minutes suivantes, neuf Lancaster émergèrent du brouillard et parvinrent à se poser. A présent, ceux qui n'étaient pas encore arrivés — huit appareils, — n'avaient sûrement plus d'essence. Tait sentit que ses mains commençaient à trembler. Puis, un interprète russe vint lui annoncer qu'un Lancaster s'était posé sur un autre terrain, dans une île voisine. Deux minutes plus tard, il revint en riant. Il avait mal compris le message : c'étaient quatre appareils qui avaient atteint ce terrain. Une heure plus tard, Tait poussa un soupir de soulagement : les autres équipages étaient, eux aussi, sains et saufs, sur des terrains auxiliaires disséminés dans la région.

Les Russes logèrent les sous-officiers dans un abri souterrain et conduisirent les officiers à bord d'une grande péniche amarrée à un quai délabré. Au-dessus du bateau, une banderole aux couleurs britanniques proclamait : « Bienvenue aux glorieux aviateurs de la R.A.F. » Cette banderole constituait d'ailleurs la seule distinction de rang. L'abri comme la péniche grouillaient de punaises, et l'on y respirait la même odeur de moisi et de terre humide. Il y avait, dans le camp, quelques jeunes filles, en uniforme de l'armée rouge, mais les hommes se conduisirent fort correctement, d'une part parce que les filles n'étaient guère séduisantes, de l'autre parce que l'une d'elles, pour distraire leurs invités, avait soulevé d'une

seule main un soldat qui pesait bien ses quatre-vingts kilos. Les Anglais s'installèrent donc tant bien que mal, et attendirent que le brouillard voulût se lever.

Au bout de trois longues journées, consacrées essentiellement à la chasse aux punaises, les Russes les invitèrent à un match de football : R.A.F. contre Armée Rouge. Dès qu'un joueur russe était fatigué, il se faisait remplacer par un camarade. Tous s'arrangeaient pour servir le ballon au commandant de la base qui jouait en avant-centre, si bien que l'officier pouvait soumettre le goal anglais à un véritable feu roulant. Les Russes l'emportèrent de loin, avec sept buts à zéro.

Le 15 septembre, ils purent enfin penser aux choses sérieuses. Mais l'attaque ne fut qu'un demi-succès. Ils arrivèrent bien en vue du *Tirpitz*, mais les Allemands purent dresser à temps un rideau de fumée (ils avaient installé tout autour du cuirassé un pipe-line muni de nombreux robinets), et les Anglais durent larguer leurs bombes au jugé, au plus épais de la fumée. La D.C.A. côtière et le feu nourri du navire n'ajoutaient certainement rien à la précision du bombardement. De retour à Yagodnik, où les Russes se montrèrent très déçus, Tait décida de rentrer en Angleterre. Décision motivée d'abord par le temps — il pleuvait à torrents — mais aussi par la nouvelle qu'une escadrille de renfort, dirigée par le commandant Lévy et ne comprenant que des aviateurs israélites, s'était écrasée quelque part dans les montagnes de Norvège. Le retour fut triste, morne, pénible. Tait imaginait déjà le visage glacial de Cochrane.

Cependant, le raid n'avait pas complètement échoué. Les avions de reconnaissance constatèrent que le *Tirpitz* ne se trouvait plus à son

mouillage, dans le fjord d'Alten. Il y eut une période de perplexité, puis on reçut un message expédié par un certain Mr. Lindberg, un Norvégien qui avait installé son poste émetteur dans une petite pièce au-dessus de la morgue de Tromsoe. Le *Tirpitz*, gravement endommagé par un « gros cigare », venait d'arriver dans ce port pour être remis en état. Cochrane jeta un coup d'œil sur la carte et se précipita dans le bureau de Harris. Toutes les données du problème avaient changé. Tromsoe se trouvait à 200 milles au sud d'Alten, — le trajet aller et retour était donc raccorci de 400 milles, — bref, le *Tirpitz* se trouvait à l'intérieur du rayon d'action des Lancaster, opérant à partir de Lossiemouth. C'était encore juste, mais enfin, c'était faisable.

On ne devait jamais savoir pour quelle raison les chasseurs allemands stationnés sur le terrain voisin de Bardufoss furent incapables d'intervenir, ni pourquoi les Allemands ne purent dresser à temps l'habituel écran de fumée. Cette fois, le *Tirpitz* fut réduit, pour sa défense, à ses propres moyens, peu efficaces contre le 617ᵉ groupe. Seul un nuage, flottant dans le ciel limpide, essaya de s'interposer. Il arriva trop tard. Une première bombe explosa sur la plage avant du cuirassé, une seconde dans une des soutes à munitions. Ensuite, on ne distinguait plus rien dans la masse compacte de fumée noire, trouée par des flammes de 150 mètres.

Une demi-heure après le raid, Lindberg, l'agent norvégien, expédia en morse le mot de code qui confirmait le succès de l'opération. Le *Tirpitz* avait coulé, seul le fond de sa coque émergeait de l'eau, comme une baleine échouée. Dans la morgue de Tromsoe, sous les pieds de Lindberg, les Allemands alignaient leurs morts. Pas tous, —

mille hommes étaient pris dans le cercueil d'acier du navire chaviré. On n'était pas parvenu à les sauver.

Un mois plus tard, à l'heure entre chien et loup, deux énormes camions amenèrent à Woodhall les premiers « poings géants », — les bombes de 10 tonnes. On n'avait pas eu le temps de les soumettre à des essais réels. Si bien que personne ne savait au juste comment ces monstres allaient se comporter. Le lendemain, on monta le premier « poing géant » sous l'appareil de Fauquier, le second sous celui de Calder. Il en existait un troisième, mais Cochrane avait tenu à le garder pour un bombardement réel. A 11 heures, un Lancaster le lâcha sur la grève de New Forest. Vingt minutes plus tard, comme la météo annonçait : « Beau temps sur l'Allemagne », le téléphone sonna. Cochrane décrocha.

— Formidable ! cria une voix excitée. Ça, c'est une bombe !

XIV

LE « POING GÉANT »

A 1 heure, le tonnerre des moteurs de la 617e escadrille éclata soudain sur toutes les pistes du terrain. Fauquier était en train de vérifier ses magnétos quand, brusquement, il y eut un fracas épouvantable dans le moteur intérieur bâbord. Aussitôt, l'hélice ralentit et, après quelques soubresauts, s'arrêta. Fauquier poussa un juron. Jamais l'appareil ne pourrait décoller avec trois moteurs. Si Fauquier voulait participer à la mission, il n'y avait qu'une chose à faire, — emprunter l'appareil de Calder. Sans perdre une seconde, Fauquier sauta à terre et partit en courant à travers le terrain.

Calder, sur le point de s'envoler, le vit arriver, hurlant comme un possédé, agitant les bras. Il devina ce qui était arrivé, haussa les épaules et ouvrit les gaz. Le Lancaster s'ébranla, roula sur la piste, à quelques mètres du coureur qui essayait de le rattraper, prit de la vitesse et décolla lourdement. Calder n'allait pas renoncer à l'honneur de lâcher la plus grosse bombe du monde.

Les autres appareils, chargés plus modestement

de « gros cigares », décollèrent à leur tour et se groupèrent derrière lui. Les pilotes, fascinés, observaient l'avion de tête. Au sol, la silhouette du Lancaster, avec ses ailes pratiquement en ligne droite, ne présente pas un angle dièdre perceptible au premier coup d'œil. Mais les ailes de l'avion de Calder, forcées de supporter, au centre, les 10 tonnes de la bombe, avaient pris une forme fortement infléchie. D'en bas, l'on distinguait nettement l'énorme projectile, accroché dans les soutes à bombes béantes.

Le ciel était parfaitement dégagé. La formation contourna les positions de D.C.A. de Brême et, dix minutes plus tard, arriva en vue du viaduc de Bielefeld dont les arches enjambaient les marais. Calder se plaça dans l'alignement de l'ouvrage, puis, fonça droit devant lui jusqu'au moment où l'appareil, délesté de sa bombe, bondit littéralement vers le ciel.

Il dégagea doucement, vira et, retenant sa respiration, observa la chute du « poing géant ». L'énorme cylindre tomba d'abord lentement. Le mouvement de rotation, insensible au départ, augmentait à mesure que s'accélérait la chute. Au bout de quelque trente-cinq secondes, la bombe toucha le sol et s'enfonça dans la vase, à une vingtaine de mètres d'un des piliers.

Onze secondes plus tard, le marais se transforma en volcan. Un immense cône de boue et de fumée surgit du cratère liquide, dissimulant le viaduc sur plus de 150 mètres. Aussitôt, les « gros cigares » se mirent à pleuvoir des deux côtés de l'ouvrage. Quand le vent eut dispersé la fumée, Calder vit, à la place du viaduc, une sorte de ruine antique. Sur une longueur de cent mètres, sept arches avaient disparu. Intrigué, Calder constata que l'on ne voyait presque pas de débris de

maçonnerie. La bombe aurait-elle pulvérisé les arches ? Cela semblait difficile à croire.

Plus tard, ils devaient découvrir que cet unique « poing géant » avait parfaitement illustré la théorie de Wallis, — théorie d'après laquelle un coup manqué de peu pouvait être plus efficace qu'un coup au but. La bombe avait pénétré dans le sol jusqu'à une profondeur de 30 mètres, et la vague de choc avait ébranlé les arches presque jusqu'à les faire éclater. Le souffle de l'explosion, ne pouvant s'ouvrir une issue vers la surface, avait creusé une immense caverne, et les arches, privées de leurs fondations ancrées dans le marécage, s'étaient effondrées dans le gouffre. En somme, c'était le parfait « effet de trappe » que Wallis avait prévu dès 1939.

Les photographies aériennes montraient un gigantesque cratère que Wallis décrivit comme « exquis ». Cochrane envoya à l'escadrille un télégramme de félicitations qui fut accueilli avec des sentiments divers.

« Bravo pour ce travail bien fait ! Vous pouvez être fiers d'avoir lâché la plus grosse bombe du monde sur l'Allemagne. Cela dit, ne négligez pas votre entraînement. Ces bombes sont trop chères pour que nous puissions nous permettre de les semer au hasard. »

Au cours des journées suivantes, l'escadrille reçut une dizaine de « poings géants », et le 19 mars, Fauquier put à son tour éprouver la satisfaction de lâcher la plus grosse bombe du monde. L'objectif, le pont d'Arnsberg, était situé dans une région qui, pour l'escadrille-suicide, était devenue historique : à quelques kilomètres au nord du barrage de la Moehne. Pour venir à bout de cet ouvrage massif, cinq Lancaster emportèrent des « poings géants », et les quatorze autres des

« gros cigares ». La première bombe tomba au milieu du viaduc, et le « poing géant » de Fauquier arriva dans le centre de la fumée de l'explosion. Quand la fumée se fut levée, ils virent que les arches centrales ne formaient plus qu'un monceau de gravats dans le lit de la rivière.

Pour leur quatrième pont, toujours dans la région de Brême et par lequel passaient les transports d'essence de la Wehrmacht, Fauquier élabora une nouvelle tactique. Puisque les « bombes sismiques » étaient si chères, ils allaient essayer de les économiser. Arrivé en vue de l'objectif, il ordonna à quatre appareils d'exécuter l'attaque, et dit aux autres de tourner en rond en attendant le résultat. Il était encore temps de les engager si les quatres premières bombe devaient manquer leur but. L'idée devait paraître saugrenue à tout expert qui n'aurait pas connu la précision phénoménale des bombardiers de la 617e escadrille. Fauquier, lui, faisait confiance à ses hommes. On allait faire des économies sérieuses...

Le résultat fut fantastique. Fauquier, descendu très bas pour mieux observer le déroulement de l'expérience, vit les deux premières bombes (un « poing géant » et un « gros cigare ») arriver presque simultanément aux deux extrémités du pont. Le centre du viaduc fut soulevé, plana en l'air l'espace de quelques secondes et s'effondra sous l'impact d'une troisième bombe qui le frappa juste au milieu. L'ouvrage, pulvérisé, émietté, broyé, avait cessé d'exister. La formation rentra à tire d'aile, rapportant quinze bombes sur dix-neuf.

(Après la guerre, un haut fonctionnaire allemand devait déclarer que le déclin catastrophique de la production d'armement au cours des trois derniers mois provenait pour 90 % du chaos irrémédiable des transports ferroviaires et routiers.)

Comme il ne restait bientôt plus de ponts importants dans cette peau de chagrin qu'était devenu l'empire hitlérien, la 617e escadrille se consacra de nouveau aux abris de sous-marins. A Farge, près de Brême, sept mille déportés avaient travaillé pendant deux ans pour achever la plus grande construction en béton armé du monde : un bloc long de 470 mètres, large de 100, haut de 25 — sans doute le monument le plus ahurissant de l'aveuglement de Hitler. On avait d'abord prévu pour le plafond une épaisseur de 5,30 m. Mais après la visite que la 617e avait faite aux abris de Brest, Hitler affecta aux travaux mille déportés de plus, afin de porter l'épaisseur du toit à 7,50 m. Le 26 mars 1945, les abris étaient prêts à recevoir les sous-marins chassés des côtes de France.

Et le 27 mars 1945, l'escadrille passa à l'attaque. Deux « poings géants », tombant au centre du toit, crevèrent le plafond, ouvrant des trous de dix mètres. Quatre « gros cigares » achevèrent la destruction du bloc monstrueux. Crevassé, défoncé, sapé, l'abri ne fut jamais utilisé.

Puis, pendant quinze jours, l'escadrille se croisa les bras. Il ne restait plus, en Allemagne, des objectifs dignes de leur attention. Mais un beau matin, un appareil de reconnaissance signala que le *Lutzow*, le dernier cuirassé de poche du Reich, se cachait à Swinemunde, port de guerre sur la Baltique, assez près du front de l'Est, donc dans une région qui grouillait encore de chasseurs ennemis. Une première tentative, entreprise le 13 avril, — quelle idée de choisir une date pareille ! — se heurta à l'opposition tenace du brouillard. La seconde fois, Fauquier, sachant que les Allemands étaient alertés, exigea et obtint une escorte de chasseurs à grand rayon d'action. La précaution se révéla inutile. Ils ne rencontrèrent pas un seul

appareil allemand. En revanche, ils furent reçus par une D.C.A. effroyable. Tous les bombardiers sans exception furent touchés. Heureusement, la plupart des obus se contentaient de trouer les ailes. Mais un obus de gros calibre frappa de plein fouet le cockpit de Powell et, l'instant d'après, un second brisa net son aile tribord. L'appareil désemparé, se mit en vrille, traînant derrière lui un panache de flammes. Un seul parachute se déploya...

Cependant, même le mur de feu dressé par les canons allemands ne put empêcher les Lancaster de lâcher leurs bombes. Trois « gros cigares » frappèrent simultanément le cuirassé, un quatrième tomba entre le bâtiment et le quai. Le navire disparut dans un nuage d'eau et de fumée.

Ils regagnèrent sans encombre leur base et, après un repas rapidement expédié, allèrent se coucher. Le lendemain, pendant que les rampants réparaient et rapiéçaient les appareils, les hommes flânaient au soleil, en attendant l'arrivée du Mosquito de reconnaissance qui devait apporter les photographies du cuirassé coulé. Car personne ne doutait un seul instant que le *Lutzow* n'eût été envoyé par le fond. Ce fut un beau tollé quand les photos révélèrent que le bâtiment était toujours amarré à son quai. Deux jours plus tard, ils apprirent que le navire avait en effet coulé, — aussi loin que le fond du bassin le lui permettait. Ses ponts dépasaient encore d'un bon mètre, mais le dernier cuirassé du Reich, éventré jusqu'à la quille, n'était plus qu'une carcasse bonne pour la ferraille.

Ce fut l'avant-dernière mission de l'escadrille-suicide. Quant à la dernière, il faut la porter entièrement et exclusivement à l'actif de Fauquier.

A vrai dire, ce fut une mission involontaire, accomplie à terre, et en jeep.

L'armée anglaise cernait alors la ville de Hambourg, et on s'attendait d'un moment à l'autre à la capitulation des forces qui s'y étaient retranchées. Or l'amirauté, jalouse des succès de la R.A.F., avait déclaré qu'aucune bombe, fût-elle la plus grosse du monde, n'aurait pu démolir les abris de sous-marins. Si les submersibles allemands avaient disparu des océans, tout le crédit en revenait à la flotte. Très vexé, Fauquier qui se trouvait justement à quelques kilomètres de Hambourg, sauta dans une jeep et ordonna au chauffeur de le conduire aux docks. Il avait entendu dire qu'à dix heures du matin, Hambourg allait capituler officiellement, et comme sa montre indiquait 9 h. 20, il estima inutile d'attendre davantage.

En traversant la ville, il s'étonna de ne voir aucun soldat allié, mais l'idée que la capitulation pût être remise à plus tard ne l'effleura même pas. Arrivé aux docks, il descendit et, suivi du chauffeur, pénétra dans les énormes ruines des abris de sous-marins. On aurait pu croire qu'un cataclysme avait ravagé ces constructions de béton et d'acier. Fauquier était en train d'examiner un sous-marin éventré quand il entendit derrière lui un pas feutré. Un matelot allemand avança timidement, salua, et, dans un anglais laborieux, le pria de bien vouloir l'accompagner chez « le commandant ». Etonné, Fauquier le suivit. Dans une salle souterraine, il passa devant quelque deux cents matelots au garde-à-vous. Un officier au visage ravagé apparut dans l'embrasure d'une porte, claqua les talons et salua. Puis, en quelques phrases précises, il offrit à Fauquier la reddition de la base navale.

Fauquier fut plutôt gêné. Il ignorait, certes, que Hambourg était encore entre les mains des Allemands, mais il savait fort bien qu'il n'avait aucune qualité pour accepter même une capitulation partielle. L'officier allemand, lui, était persuadé que les Anglais occupaient déjà la ville. Les communications téléphoniques entre la base et le centre étaient coupées depuis vingt-quatre heures. Ce fut ainsi que l'Allemand se rendit à Fauquier, alors que, si le téléphone avait fonctionné, Fauquier aurait été bien obligé de se rendre aux Allemands.

Au mois d'avril, la 617e escadrille fut affectée à la « Tiger Force » qui allait participer au bombardement stratégique du Japon. Tout le monde était en train de faire ses bagages quand on apprit que deux bombes, infiniment plus meurtrières que les « poings géants », étaient tombées sur Hiroshima et Nagasaki. Deux jours plus tard, le Japon capitula.

— Ça alors ! fit un pilote, déçu à l'idée de ne pas connaître les geishas de Tokyo. On a dû leur dire que nous allions arriver !

FIN

GILBERT CESBRON : **CHIENS PERDUS SANS COLLIER**
Des hommes se penchent sur les pauvres gosses dont la famille est indigne et sur ceux qui n'ont pas de famille du tout.

GILBERT CESBRON : **LA TRADITION FONTQUERNIE**
La tradition Fontquernie exige le sang d'un des leurs à chaque nouvelle génération.

GILBERT CESBRON : **VOUS VERREZ LE CIEL OUVERT**
En proie à la misère et à l'injustice, les hommes sont-ils abandonnés ? Non, il arrive que le ciel s'entrouvre pour leur rappeler la route à suivre et les encourager.

GILBERT CESBRON : **LES INNOCENTS DE PARIS**
La Plaine Monceau, le printemps, une bande de gosses en liberté composent ce « roman de l'Enfance ».

ALBA DE CÉSPEDES : **AVANT ET APRÈS**
Irène est une jeune femme romaine qui a choisi d'échapper aux facilités de sa vie d'avant, pour une vie plus difficile, mais indépendante et personnelle.

CLOSTERMANN : **LE GRAND CIRQUE**
Le Grand Cirque est l'épopée prodigieuse d'un guerrier solitaire qui affronte la mort jour après jour, dans une suite de tournois vertigineux.

COLETTE : **LE BLÉ EN HERBE**
Les plages blondes et les chardons bleus prêtent leur couleur estivale à ce charmant conte d'amour.

COLETTE : **LA FIN DE CHÉRI**
N'y aura-t-il plus de place pour Chéri dans ce monde ?

JIM CORBETT : **A L'AFFUT DES TIGRES MANGEURS D'HOMMES**
Vous n'oublierez plus, une fois que vous l'aurez lu, ce nouveau « Livre de la Jungle et du Courage », d'une simple et exceptionnelle beauté.

GEORGES COURTELINE : **LE TRAIN DE 8 h 47**
Le grand humoriste exerce sa verve sur les absurdités de la vie de caserne.

GEORGES COURTELINE : **MESSIEURS LES RONDS-DE-CUIR**
Avec son extraordinaire galerie de fonctionnaires farfelus, cette satire est l'une des plus mordantes du grand humoriste.

CONAN DOYLE : **LE CHIEN DES BASKERVILLE**
Sherlock Holmes fait la part du criminel et du fantastique dans cette affaire mystérieuse.

ALPHONSE DAUDET : **TARTARIN DE TARASCON**
Derrière la gentillesse méridionale de Tartarin se dissimulent les rêves, les élans et aussi l'héroïsme de ce charmant bourgeois hâbleur.

MICHEL DAVET : **DOUCE**
Douce s'éveille à l'amour dans le cadre étouffant et somptueux d'un hôtel aristocratique.

LLOYD C. DOUGLAS : **L'OBSESSION MAGNIFIQUE**
L'étude passionnante du cas de conscience d'un jeune chirurgien et de son rachat par le courage.

JEAN DUCHÉ : **ELLE ET LUI**
Le spirituel spécialiste du cœur féminin part à la chasse du bonheur conjugal, et n'en revient pas tout à fait bredouille !

HOWARD FAST : **SPARTACUS**
La grande révolte des gladiateurs contre la Rome impériale. Un roman historique, épique et frémissant.

EDNA FERBER : **LA RUÉE VERS L'OUEST**
La merveilleuse épopée du pétrole aux Etats-Unis. L'un des plus beaux et des plus émouvants westerns qui soient.

GUSTAVE FLAUBERT : **MADAME BOVARY**
Une œuvre d'une perfection surhumaine, dans son texte intégral, présentée par Henri Troyat de l'Académie française.

MAURICE GENEVOIX : **LA DERNIÈRE HARDE**
L'épopée solitaire et grandiose d'un cerf noble entre tous, et son duel loyal avec un chasseur digne de lui.

FRANK et ERNESTINE GILBRETH : **TREIZE A LA DOUZAINE**
Ce roman prouve avec beaucoup d'esprit qu'on peut distribuer la tendresse maternelle et paternelle sur douze petits diables.

GRAHAM GREENE : L'AGENT SECRET
Au terme d'un voyage qui ressemble à une poursuite, l'Agent secret atteint Londres où, dans la brume, se croisent et disparaissent tant d'étranges personnages.

GRAHAM GREENE : UN AMÉRICAIN BIEN TRANQUILLE
Il a fallu que Pyle soit assassiné pour que la vérité apparaisse sur le rôle qu'il a joué dans Saigon.

GRAHAM GREENE : LA FIN D'UNE LIAISON
La fin d'une liaison, ce n'est pas toujours la fin d'un amour. Au contraire...

GIOVANNI GUARESCHI : LE PETIT MONDE DE DON CAMILLO
Ne soyez pas les derniers à rire au récit des démêlés tragi-comiques qui mettent aux prises Don Camillo et le maire Peppone.

GIOVANNI GUARESCHI : DON CAMILLO ET SES OUAILLES
Une série d'épisodes, les uns drôles, les autres émouvants, de la lutte comique que se livrent Don Camillo et ses ouailles.

LOUIS GUILLOUX : LA MAISON DU PEUPLE
Louis Guilloux raconte son enfance, une enfance de rêves, de pauvreté, de révolte. Un récit d'une simplicité déchirante, l'un des plus beaux de notre temps. Avant-propos d'Albert Camus.

PAUL GUIMARD : RUE DU HAVRE
Douze minutes séparent François et Catherine du bonheur. Mais quelqu'un veille sur eux.

RENÉ HARDY : L'AIGLE ET LE CHEVAL
Le cheval gagnera-t-il sa course ? L'homme remportera-t-il sur la vie la revanche qu'elle lui doit ?

JAMES HILTON : LES HORIZONS PERDUS
Une aventure étrange et fascinante, dans le cadre raffiné de « Shangri La », lamasserie tibétaine.

H. H. KIRST : 08/15 OU LA RÉVOLTE DU CAPORAL ASCH
A travers l'ironie du caporal Asch se dessine la peinture vengeresse des absurdités de la vie d'une caserne allemande.

H. H. KIRST : **08/15 OU LES ÉTRANGES AVENTURES DE GUERRE DE L'ADJUDANT ASCH**

Le caporal dont nous avions fait connaissance dans la RÉVOLTE DU CAPORAL ASCH est devenu adjudant. La guerre l'a conduit sur le front russe. Dans ces circonstances tragiques nous retrouvons de vieux amis, nous faisons connaissance aussi avec de nouveaux personnages, odieux ou sympathiques, héroïques ou planqués.

DUC DE LÉVIS-MIREPOIX : **MONTSÉGUR**

Jordane, si belle et si violente, est le symbole de cette ultime révolte d'une civilisation mourante.

JEAN LHOTE : **LA COMMUNALE**

C'est dans le monde de notre enfance que nous plonge Jean Lhote, avec infiniment de gentillesse.

FRANÇOISE MALLET-JORIS : **LES MENSONGES**

Le vieux Klaes, riche et despotique, réussira-t-il à faire la loi aux siens ? C'est en grand écrivain que la jeune romancière traite ce conflit balzacien.

RENÉ MASSON : **LES JEUX DANGEREUX**

Les délinquants juvéniles sont-ils des criminels ou des victimes ? Comment condamner ceux qui se voient reléguer à jamais dans les prisons de la crasse et de la misère ?

FRANÇOIS MAURIAC : **L'AGNEAU**

Le combat de l'agneau est celui du bien contre le mal, de la lumière contre les ténèbres.

FRANÇOIS MAURIAC : **GALIGAI**

Gilles et Marie, Nicolas et Galigai : quatre destins liés l'un à l'autre par le désir et le dégoût, le bonheur et le malheur. Un grand Mauriac.

DAPHNÉ DU MAURIER : **LA CRIQUE DU FRANÇAIS**

Dona Saint-Clair, aristocratique et passionnée, devra choisir entre l'aventure qui vient de la mer et les attaches du monde.

ANDRÉ MAUROIS : **TERRE PROMISE**
La « Terre promise », c'est l'amour partagé. Pour l'atteindre, il faut consentir, souvent, bien des sacrifices...

FERNAND MÉRY : **AMES DE BÊTES**
Des anecdotes charmantes contées à propos de nos amies les bêtes, et des réflexions pénétrantes sur la psychologie humaine.

THYDE MONNIER : **CŒUR**
L'homme et la femme peuvent se tromper de chemin, recommencer les mêmes erreurs, rien n'est jamais perdu.

ERNEST PÉROCHON : **NÊNE**
Dans un « coin de chez nous » décrit avec art, parmi de savoureux paysans, c'est l'éternel conflit de la sincérité et de la coquetterie, le drame du dévouement bafoué.

JOSEPH PEYRÉ : **GUADALQUIVIR**
Séville dans la fièvre de la Féria, l'arène sanglante à la minute de vérité, les amours dramatiques d'une duchesse et d'un toréro...

JOSEPH PEYRÉ : **LA LÉGENDE DU GOUMIER SAID**
Le goumier Saïd est le vivant symbole de l'obéissance et du dévouement au drapeau français.

ROGER PEYREFITTE : **LES AMBASSADES**
Cette histoire d'amour qui se déroule sous le ciel de Grèce est aussi la satire cruelle et gaie du métier de diplomate.

ROGER PEYREFITTE : **LES AMITIÉS PARTICULIÈRES**
Dans cette œuvre, considérée déjà comme classique, Peyrefitte a évoqué le climat et les illusions de la première adolescence.

ROGER PEYREFITTE : **MADEMOISELLE DE MURVILLE**
Mademoiselle de Murville ne croit pas à l'amour... Mais il ne faut jamais dire : « Fontaine, je ne boirai pas de ton eau ! »

BERTRAND POIROT-DELPECH : **LE GRAND DADAIS**
L'éducation sentimentale d'un « blouson doré ».

FRANÇOIS PONTHIER : **MANGANÈSE**
Jusqu'où la passion du manganèse — qui a fait d'elle une intoxiquée — mènera-t-elle la violente et peu scrupuleuse Alice ?

JULES RENARD : **POIL DE CAROTTE**
Poil de Carotte, c'est Jules Renard. Sous son ironie facilement amère, que de tendresse pour le père qui l'ignore, pour la mère qui le persécute.

EMMANUEL ROBLÈS : **CELA S'APPELLE L'AURORE**
Alors qu'il découvre l'amour, Valério, jeune médecin d'un petit port de Sardaigne, prend un risque terrible.

JULES ROY : **LA VALLÉE HEUREUSE**
Avec les bombardiers de la R.A.F. pendant la guerre. Un récit qui nous prend et ne nous laisse plus respirer.

PHILIPPE SAINT-GIL : **LA MEILLEURE PART**
Pour mener à bien la construction du barrage, Christian, l'ingénieur, luttera jusqu'à la limite de ses forces.

YVES SANDRE : **CATON LE DÉVORANT**
L'histoire du petit paysan qu'on a surnommé Caton le Dévorant commence avec le Second Empire et se termine avec la guerre de 14. Caton grandit, aime et lutte pour sa vie entre Argonne et Meuse, entre les champs de blé et les falaises crayeuses. Et son drame est celui d'une génération disputée à la terre par l'industrie naissante.

BUDD SCHULBERG : **QU'EST-CE QUI FAIT COURIR SAMMY ?**
Ce qui fait courir Sammy, le petit garçon de bureau américain ? C'est qu'il est parti bon dernier, et qu'il tient à arriver bon premier. Une course dure, passionnante à vivre.

PIERRE-HENRI SIMON : **LES RAISINS VERTS**
La « nouvelle vague » n'est qu'un slogan, car, en réalité, le malentendu entre père et fils est de tous les temps.

HENRI TROYAT : **LA NEIGE EN DEUIL**
Une tragédie de l'honneur dans le cadre prestigieux et inhumain des Alpes.

PIERRE VÉRY : **GOUPI MAINS ROUGES**
Installés dans leur grosse ferme, les Goupi ont, pour les lois et leurs semblables, un solide mépris.

PAUL VIALAR : FATOME
Des deux maîtresses de cet homme, la femme et la mer, laquelle l'emportera ?

PAUL VIALAR : L'ÉPERON D'ARGENT
Peinture saisissante et exacte des milieux du cheval, du « turf », du monde des entraîneurs et des jockeys, ce roman révèle la droiture des uns et les combinaisons sordides des autres.

J.-L. DE VILALLONGA : L'HOMME DE SANG
Vingt ans après, que sont devenus l'amour et la gloire qu'a connus le général Francisco Pizarro, héros de la guerre d'Espagne ?

LEW WALLACE ET GUY ENDORE : BEN-HUR
Sur les pas du Christ. La nouvelle grande version d'un des récits historiques les plus fameux de tous les temps.

MARY WEBB : LA RENARDE
Comment rester innocente et libre dans un monde où les instincts et les préjugés dénaturent les sentiments !

MARY WESTMACOTT (AGATHA CHRISTIE) : LOIN DE VOUS CE PRINTEMPS
Femme de devoir, femme orgueilleuse, Joan Scudamore est certaine d'avoir toujours agi au mieux pour le bonheur des siens. Les hasards d'un voyage l'immobilisent pendant huit jours au milieu du désert. Rien à voir, rien à lire, rien à faire. Alors, pour la première fois, Joan repense à sa vie. Il en résulte l'analyse impitoyable d'un destin de femme que mène d'une main de maître l'auteur génial de tant de romans policiers.

ROMANS PARUS

1.	Giovanni Guareschi	Le petit monde de Don Camillo
2.	Colette	Le blé en herbe
3.	Georges Courteline	Le Train de 8 h 47
4.	Graham Greene	Un Américain bien tranquille
5.	Georges Duhamel	Confession de minuit
6/7.	Gilbert Cesbron	Chiens perdus sans collier
8.	Claude Farrère	La Bataille
9.	Emmanuel Roblès	Cela s'appelle l'aurore
10.	Henri Troyat	La Neige en deuil
11.	Jules Renard	Poil de Carotte
12.	Joseph Peyré	La Légende du goumier Saïd
13/14.	Henri Barbusse	Le Feu
15/16.	Sloan Wilson	L'Homme au complet gris
17/18.	Roger Peyrefitte	Les amitiés particulières
19.	Jan de Hartog	Stella
20.	Henry Bordeaux	La robe de laine
21.	Michel Davet	Douce
22.	Louis Pergaud	De Goupil à Margot
23/24.	Daphné du Maurier	La crique du Français
25/26.	René Fallet	Le Triporteur
27.	James Hilton	Un instant d'oubli
28.	P. Mac Orlan	L'ancre de miséricorde
29/30.	Pearl Buck	Fils de Dragon
31/32.	H. H. Kirst	08/15 - La révolte du Caporal Asch
33.	G. Beaumont	Le déclin du jour
34.	Alphonse Daudet	Tartarin de Tarascon
35.	François Mauriac	L'agneau
36.	Paul Vialar	Fatôme
37.	H. G. Wells	La guerre des mondes
38.	Gilbert Cesbron	La tradition Fontquernie
39/40.	Lloyd C. Douglas	L'obsession magnifique
41/42.	Clostermann	Le grand cirque
43.	De Lévis Mirepoix	Montségur
44.	René Masson	Les jeux dangereux
45.	F. et E. Gilbreth	Treize à la douzaine
46.	Thyde Monnier	Cœur
47/48.	Guy des Cars	La brute
49/50.	Vicki Baum	Futures vedettes
51.	Conan Doyle	Le chien des Baskerville

52. Giovanni Guareschi	Don Camillo et ses ouailles
53. Jean L'Hote	La Communale
54. Pierre Véry	Goupi Mains Rouges
55/56. Graham Greene	L'agent secret
57/58. Paul Vialar	L'éperon d'argent
59. Georges Courteline	Messieurs les Ronds-de-Cuir
60. Ph. Saint-Gil	La meilleure part
61. Docteur Méry	Ames de bêtes
62. André Dhôtel	Le pays où l'on n'arrive jamais
63/64. Mary Webb	La Renarde
65/66. Gilbert Cesbron	Vous verrez le ciel ouvert
67. Paul Guimard	Rue du Havre
68. Colette	La fin de Chéri
69. Ernest Pérochon	Nêne
70. François Ponthier	Manganèse
71/72. André Maurois	Terre promise
73/74. Vicki Baum	Hélène Wilfur
75. Jean Duché	Elle et lui
76. Maurice Genevoix	La dernière harde
77. Princesse Bibesco	Katia
78. Louis Guilloux	La Maison du Peuple
79/80. Lew Wallace	Ben-Hur
81/82. Jean-Louis Bory	Mon village à l'heure allemande
83. P. H. Simon	Les raisins verts
84. Jim Corbett	A l'affût des tigres mangeurs d'hommes
85. Alba de Céspedes	Avant et après
86. Roger Peyrefitte	Mademoiselle de Murville
87/88. F. Mallet-Joris	Les mensonges
89/90. Budd Schulberg	Qu'est-ce qui fait courir Sammy ?
91. Graham Greene	La fin d'une liaison
92. Gilbert Cesbron	Les innocents de Paris
93. François Mauriac	Galigaï
94. J.-L. de Vilallonga	L'homme de sang
95/96. Edna Ferber	La ruée vers l'Ouest (Cimarron)
97/98. Guy des Cars	Le château de la Juive
99. James Hilton	Les horizons perdus
100. Jules Roy	La vallée heureuse
101/102. Howard Fast	Spartacus
103/104. Gustave Flaubert	Madame Bovary
105. Michel del Castillo	Tanguy

106. Colette	**L'entrave**
107/108. Roger Peyrefitte	**Les ambassades**
109,110. Joseph Peyré	**Guadalquivir**
111. Poirot-Delpech	**Le grand dadais**
112. René Hardy	**L'aigle et le cheval**
113/114. Marguerite Duras	**Un barrage contre le Pacifique**
115/116. Alberto Moravia	**La Ciociara**
117. Kamala Markandaya	**Le riz et la mousson**
118. Jean Orieux	**Fontagre**
119/120. Yves Sandre	**Caton le dévorant**
121/122. H. H. Kirst	**Les aventures de guerre de l'adjudant Asch**
123. Jean-Paul Clébert	**Paris insolite**
124. Mary Westmacott	**Loin de vous ce printemps**
125/126. Guy des Cars	**La tricheuse**
127/128. Pearl Buck	**Promesse**
129. François Mauriac	**Préséances**
130. Giovanni Guareschi	**Don Camillo et Peppone**
131/132. Gilbert Cesbron	**Il est plus tard que tu ne penses.**
133/134. Lloyd C. Douglas	**Le signal vert**
135. Graham Greene	**Notre agent à La Havane**
136. Princesse Bibesco	**Charlotte et Maximilien**
137/138. O. Prouty	**Une femme cherche son destin**
139/140. H. H. Kirst	**Le lieutenant Asch dans la débâcle**
141. Edita Morris	**Les fleurs d'Hiroshima**
142. Georges Courteline	**Les gaîtés de l'escadron**
143/144/145. Léon Uris	**Exodus**
146. Jan de Hartog	**La petite arche**
147. J an Duché	**Trois sans toit**

ROMANS A PARAITRE

148/149. La Varende	**La Sorcière**
150/151. Marguerite Duras	**Le marin de Gibraltar**



aventure

Une nouvelle série consacrée aux récits les plus célèbres de l'aventure vécue.

RÉCITS PARUS

1/2.	René Mouchotte	**Les carnets de René Mouchotte**
3/4.	Général A. Galland	**Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt**
5.	Hans Hass	**Mes chasses sous-marines**
6.	Pierre Clostermann	**Feux du ciel**
7/8.	Yves Le Toumelin	**Kurun autour du monde**
9/10.	Paul Carell	**Ils arrivent !**
11/12.	Lobsang Rampa	**Le troisième œil**
13/14.	Slavomir Rawicz	**A marche forcée**
15.	Cdt Schaeffer	**U.977 L'odyssée d'un sous-marin allemand**
16.	Paul Brickhill	**Les briseurs de barrages**

A PARAITRE

17.	Gerhard Boldt	**La fin de Hitler**
18.	C. S. Forester	**« Coulez le Bismark »**

« J'AI LU »

AUX ÉDITIONS DITIS

*35, Rue Mazarine - Paris VIe*

Exclusivité de vente en librairie :

FLAMMARION

16.403. — Imp. « La Semeuse », Etampes. — C. O. L. 31.1258.
Dépôt légal : 3e trimestre 1962.

PRINTED IN FRANCE